

Vergaderjaar 2013–2014

33 652

Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 27

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 22 augustus 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 24 juni 2014 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 april 2014 over de voorkeursbeslissing ERTMS en Railmap 3.0 / Nota Alternatieven (Kamerstuk 33 652, nr. 14);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 juni 2014 met de beantwoording van vragen van de commissie over de voorkeursbeslissing ERTMS en Railmap 3.0 / Nota Alternatieven (Kamerstuk 33 652, nr. 18);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 22 mei 2014 bij de aanbidding van het rapport van feitelijke bevindingen bij de basisrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 15);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 juni 2014 met de onderzoeksresultaten en reviews ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 17);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 maart 2014 inzake investeringen in en effectiviteit van ATB-Vv (Kamerstuk 29 893, nr. 164).**

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

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

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

Voorzitter: Van Dekken
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn negen leden der Kamer, te weten: De Boer, Van Dekken, Remco Dijkstra, Dik-Faber, Hoogland, Madlener, De Rouwe, Smaling en Van Veldhoven,

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

Aanvang 16.50 uur.

De **voorzitter**: Ik wil beginnen met het algemeen overleg van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu (I en M) over het European Rail Traffic Management System (ERTMS). Ik noem het ook wel eens «spoorveiligheid». We zijn later met dit algemeen overleg begonnen vanwege plenaire activiteiten. Ik heet allereerst de Staatssecretaris van I en M van harte welkom, alsmede haar staf, de mensen op de publieke tribune en de geachte woordvoerders. Ook de mensen die het debat via internet volgen, heet ik van harte welkom. Het einde van dit debat is vastgesteld op 19.00 uur. Los van de spreektijd van de rapporteur, de heer Dijkstra, is de spreektijd vastgesteld op vijf minuten per fractie. Ik stel voor in de eerste termijn geen interrupties te plegen. Dat scheelt heel veel tijd. De Staatssecretaris heeft dan de mogelijkheid voor de beantwoording in de eerste termijn. We moeten maar zien hoever we exact komen. In de Kameragenda ging vandaag alles wat plenair is voor. Ik geef graag het woord aan de heer Dijkstra die spreekt als rapporteur namens de commissie.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. Gisteren was ik als rapporteur voor ERTMS te gast bij ProRail en de NS. Het is een mooie en goede ervaring om te bekijken hoe dit systeem eruitziet en hoe het in de praktijk werkt. Ik heb begrepen dat mevrouw Mansveld het ook gedaan heeft. Ik raad de leden aan het ook eens te doen. We maakten een testrit van Utrecht naar Amsterdam. We gingen dus het emplacement uit, toen het traject op en vervolgens reden we Amsterdam in. Andersom hebben we het ook gedaan. Je ziet dan hoe het systeem werkt voor de machinist en hoe handzaam het al is. Het viel me op dat de machinist enthousiast was. Voor mij oogde het heel ingewikkeld, maar dat is het niet. De NS heeft momenteel een opleidingsprogramma voor machinisten, waarin deze worden getraind om met de twee systemen naast elkaar om te gaan. Ik zou zeggen: ervaar het eens.

Er is de afgelopen tijd veel informatie naar de Kamer gekomen. Dank daarvoor. Ik heb vier blokjes: financiën, prestaties, ICT en evaluaties. Ik heb ook een paar vragen. Er ligt een voorkeursscenario om ERTMS level 2 voor 2028 in te voeren op het spoor. Grote delen van de Randstad worden dan voorzien. Daarnaast wordt het systeem ingebouwd in het bestaande materieel dat al rijdt voor de NS. De doorgerekende scenario's zijn extern getoetst. De kostenraming van het voorkeursscenario is echter een afgeleide van de doorberekening van het PHS-scenario (Programma Hoogfrequent Spoor) en is niet meer extern getoetst. Ik hoop dat de leden het nog kunnen volgen. Het lijkt me nuttig dat het voorkeursscenario alsnog extern getoetst wordt, want een externe partij bekijkt het altijd met een frisse en onafhankelijker blik en komt wellicht tot andere inzichten. Dit temeer omdat de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) tussen de 1,7 en 1,0 blijkt te liggen. Is de Staatssecretaris het met mij eens? Kan ze uitleggen waarom de kostenraming van het voorkeursscenario niet extern is getoetst?

We hebben een paar vragen op het terrein van kostenbeheersing. De kostenbeheersing is niet expliciet meegenomen in de basisrapportage,

terwijl er wel risico's aanwezig zijn. Kan de Staatssecretaris toezeggen de kostenbeheersing voortaan expliciet mee te nemen in de voortgangsrapportages? Kostenbeheersing hangt voor een groot deel samen met de strategie die men volgt bij het aanbesteden. Wanneer verwacht de Staatssecretaris dat ze de Kamer hierover kan informeren? Ik begrijp dat het Rijk een bijdrage wil leveren aan het ombouwen van het materieel, maar dat de Europese Unie (EU) deze mogelijk als staatssteun zal betitelen. Wanneer verwacht de Staatssecretaris duidelijkheid over beide punten, de aanbesteding en de vraag betreffende de staatssteun? Uit de basisrapportage blijkt dat er tot 2018 ook geïnvesteerd wordt in Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv) om de veiligheidsrisico's verder in te perken. Hoe noodzakelijk zijn deze investeringen in ATB-Vv als ERTMS ook met dit doel wordt ingevoerd? Ik kom bij het blokje Prestaties. We voeren ERTMS in, omdat het een aantal voordelen oplevert. In de basisrapportage worden de vijf doelen netjes vastgelegd. Alles is gericht op meer veiligheid en efficiëntie op het Nederlandse spoor. Om te kunnen beoordelen in hoeverre de beoogde doelen gehaald worden, heeft de Kamer gevraagd om een beoordelingskader waarmee de prestaties van ERTMS getoetst kunnen worden. Het is nog niet duidelijk wanneer de indicatoren in dit beoordelingskader opgenomen worden. Is de Staatssecretaris voornemens dit alsnog te doen? Stuur ze dit kader dan naar de Kamer? Neemt ze de indicatoren mee voor relevante prestaties en uitgaven? Hoe zit het met de samenhang van ERTMS en andere spoorprojecten?

Naast de planning en de financiën is de ICT een belangrijk onderdeel van het project. Het is belangrijk dat de Kamer een duidelijk beeld heeft van wat we hiervan precies mogen verwachten en dat die verwachtingen reëel zijn. Kan de Staatssecretaris aangeven in hoeverre ze hierin inzicht heeft? In hoeverre zijn eerdere ervaringen met ICT-projecten meegenomen in de overwegingen? We moeten voorkomen dat we het wiel opnieuw uitvinden. In het rapport van de Algemene Rekenkamer zijn aanbevelingen gedaan over ICT bij de overheid. Neemt de Staatssecretaris die aanbevelingen over of is ze bereid deze in ieder geval te bekijken in de uitwerkingsfase?

Er is ook een Gate Review gedaan. Daarin staat een aantal uitgangspunten. De uitgangspunten uit de Gate Review vinden we onvoldoende terug in de basisrapportage. Ik noem bijvoorbeeld het belang van system engineering, een betere datacommunicatie en technische voorzieningen om het materieel regelmatig te kunnen upgraden. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat ze deze aandachtspunten meeneemt?

Dan kom ik bij de evaluaties. De volgende stap is de planuitwerkingsfase met daarin projectbeslissingen over materieel en infrastructuur. In dit licht benadruk ik nogmaals dat ik er zeer veel waarde aan hecht dat de Staatssecretaris geen onomkeerbare beslissingen neemt zonder deze aan de Kamer voor te leggen. Het klinkt heel simpel en dat is het eigenlijk ook. Ook als de Staatssecretaris afspraken maakt met de vervoerders, moet de Kamer geïnformeerd zijn. Graag krijg ik een toezegging op dit punt. Ik mis nog een procedure en planning voor het verrichten van tussentijdse evaluaties over de voortgang van het project. Wanneer gaan we die doen en op welke manier? Kan de Staatssecretaris een voorstel hiervoor aan de Kamer doen toekomen?

De voorzitter: Ik dank de rapporteur, de heer Dijkstra, van harte voor zijn verslag en de gestelde vragen. De Staatssecretaris zal hierop in haar termijn terugkomen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris en haar ambtelijke ondersteuning voor alle inspanningen van de afgelopen maanden om de Kamer goed te informeren. ERTMS is een goed voorbeeld van een aankomend groot project dat weliswaar brede steun

heeft, maar heel ingewikkeld is door de ICT-component, de hoge bedragen en de grote impact. Het CDA is heel positief over het werken met een rapporteur en de manier waarop de informatie wordt overgedragen. Wat ons betreft gaat dit debat meer over de politieke duiding en de keuzes die daarin gemaakt worden. Ik wil de rapporteur en het Bureau Onderzoek en Rijksuitgaven (BOR) expliciet danken voor hun alertheid en de gestelde vragen. Ik heb ze meegeschreven en hoop dat ze allemaal goed beantwoord worden.

Het CDA heeft in het verre verleden al een aantal keren aangegeven dat het in beginsel positief is over ERTMS. In de hoorzittingen hebben vele personen gezegd dat ERTMS een goed systeem is. Over de manier waarop het ingevoerd wordt, het tijdstraject en de verschillende versies zijn weliswaar discussies, maar het grote kader is duidelijk.

Het CDA is een voorstander van het invoeren van ERTMS. Dat zullen we wel geleidelijk moeten doen, stap voor stap, omdat de ontwikkelingen gaande zijn. Recentelijk hebben we bewust een motie ingediend die ook is aangenomen. In die motie hebben we expliciet gevraagd om de aanbevelingen van de tijdelijke commissie ICT, die nog bezig is met haar bevindingen, mee te nemen, omdat de ICT een probleemkind van de overheid is. De reactie van de Staatssecretaris hierop vinden we onvoldoende. Wat het CDA betreft worden er door dit kabinet geen onomkeerbare stappen met betrekking tot ERTMS gezet zolang de Kamer niet heeft gesproken over de uitkomsten van het onderzoek van de tijdelijke commissie ICT. Daar hechten we zeer aan. Ik vraag de Staatssecretaris nogmaals of ze bereid is toe te zeggen dat ze geen onomkeerbare stappen zet zolang dit ei nog niet gelegd is.

Het kabinet heeft een te beperkte visie op de invoering van ERTMS. Er zal nog heel veel discussie zijn over de manier waarop welke versie ingevoerd moet worden. Het gaat ons te ver om hierover nu een uitgebreide opvatting te geven. Wat het CDA betreft voeren we ERTMS voluit in Nederland in, ook op de landsdelen, het Noorden, het Oosten en het Zuiden. De enige reden die ik kan vinden waarom we dit niet doen, is omdat we boekhoudkundig maar tot 2028 kunnen gaan en niet verder. Dat vinden we een beperkte en boekhoudkundige opvatting. Er moet een visie zijn. Het einddoel moet zijn dat we ERTMS overal invoeren. Dit hoeft niet overal voor 2020 te gebeuren en het hoeft ook echt niet voor 2025. We leggen het systeem aan voor meerdere jaren. We moeten ernaartoe groeien om het uiteindelijk overal in te voeren.

Ik vraag specifiek aandacht voor de bestaande problemen die we misschien eerder kunnen oplossen. Ik denk aan Herfte–Zwolle waar een behoorlijke samenloop is, een flessenhals. Er wordt stevig in geïnvesteerd met de regio, het Noorden. Dat is heel goed, maar we zitten daar nog steeds met het feit dat bijvoorbeeld de intercity van Leeuwarden naar de Randstad volstrekt onnodig een kwartier moet wachten, omdat de samenloop niet goed is. Ik vraag de Staatssecretaris expliciet of het mogelijk is om al eerder tot een oplossing te komen, bijvoorbeeld met ERTMS. Zijn er misschien andere oplossingen dan ERTMS? De intercity is bedoeld om door te rijden en niet om een kwartier stil te staan. Kan de Staatssecretaris ervoor zorgen dat Noord-Nederland wordt aangesloten op het hoofdspoor en van het zijspoor wordt afgehaald?

Ik ben het eens met de kritische opmerkingen van de rapporteur over ATB-Vv. Al jarenlang beloven de opeenvolgende kabinetten – ook die waarin het CDA heeft gezeten – dat het aantal roodseinpassages zal afnemen, maar al jarenlang halen we de doelstellingen niet. De CDA-fractie is kritisch over het verder uitvoeren van ATB-Vv, nu daarvoor weer een bak geld vrijkomt. De rapporteur heeft hierover terecht vragen gesteld. ATB-Vv is de afgelopen jaren effectief gebleken. Het heeft wel resultaat gehad, maar de beloofde doelstellingen zijn nog steeds niet behaald. De grote vraag is of ATB-Vv nog efficiënt is met het oog op de invoering van ERTMS. Is het niet beter om ERTMS versie 2.0 versneld aan

te leggen vanwege de voordelen hiervan, met name de spoorveiligheid? Is het wel efficiënt om nu ruim 100 miljoen te besteden aan ATB-Vv waarvan de doelstellingen steeds niet gehaald worden? Tot zover de opvattingen van het CDA.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. De Staatssecretaris heeft een voorkeurscenario gekozen. Op hoofdlijnen kan ik me daarin vinden. We hebben een rondetafelgesprek gehad met deskundigen. Daarin bleek dat er nog andere trajecten zijn die voorzien moeten worden van ERTMS, gezien de drukte op de diverse trajecten en het verband ertussen. Ik noem Venlo–Düsseldorf. De heer De Rouwe noemde het Meppel–Zwolle. Hoe zit het hiermee? Er is ook een aantal emplacementen genoemd. Dan hebben we nog de trajecten Eindhoven–Venlo, Venlo–Amersfoort en Zwolle–Meppel. Hoe strikt is het scenario? Is er ruimte voor bijstelling tijdens het proces? De begroting is conservatief opgesteld. Kunnen deze corridors dus eventueel, na een gedegen afweging, worden toegevoegd aan het voorkeurscenario? Kunnen we binnen het voorkeurscenario kijken naar de corridors met de hoogste baten? Kunnen we informatie krijgen waar de meeste treinen rijden, met specifieke aandacht voor goederentreinen? Het lijkt me goed deze afweging te maken en de drie andere trajecten hiernaast te leggen. De reservering voor onvoorzien bedraagt 34%. Dit kan leiden tot meevallers, maar we moeten ervoor waken dat we niet gaan overvragen. Ik pleit dus voor flexibiliteit in de uitvoering, terwijl we tegelijkertijd wel zicht moeten houden op de besteding van de financiën. Hoe verhoudt een en ander zich tot PHS? Binnen de budgetten is geen ruimte meer.

De commissie-Kuiken heeft geconcludeerd dat het 900 miljoen euro kost. Daarnaast is een aantal keren gevraagd. De Staatssecretaris heeft gezegd dat de vijf varianten eerst uitgewerkt moesten worden en dat ze er nog op zou terugkomen. Dit betreft die 2,5 miljard. Kunnen we «het» van die 900 miljoen doen? Wat was «het» eigenlijk? Was «het» in het gehele land of was «het» dit scenario? Hoeveel kunnen we van die 900 miljoen aanleggen? Kan de Staatssecretaris hierop nu wel een toelichting geven? In het voorkeurscenario wordt ERTMS niet overal ingevoerd. Het wordt onder andere niet ingevoerd op de emplacementen. Is het goed dat we er alvast een proef mee doen, zodat we geen ATB-eilanden krijgen, zoals het zo mooi door de deskundigen wordt genoemd? De gehele besturingsketen is zo sterk als de zwakste schakel. Hoe zit het in dit verband met de be- en bijsturing? Veel deskundigen maakten zich zorgen hierover. Wat zijn de risico's van het naast elkaar gebruiken van de twee systemen, ATB en ERTMS? De vorige woordvoerders noemden dit ook al. Hoe is een en ander geregeld in de overgangsfase van ATB naar ERTMS? Hoeveel meters heeft een trein bijvoorbeeld om over te schakelen van het ene naar het andere systeem? Wat gebeurt er als die omschakeling niet lukt? We hebben gisteren een overzicht gekregen van de trajecten waar ATB-Vv is ingevoerd. Het aantal stoptonende seinpassages (STS-passages) is niet gedaald. We horen geluiden van de deskundigen die zeggen dat ATB-Vv niets meer toevoegt. Ik sluit aan bij de vraag die de heer De Rouwe hierover stelde. Moeten we wel doorgaan met ATB-Vv? Bij ERTMS moet men inbellen. Dit is vergelijkbaar met contact zoeken met internet. Er worden drie pogingen gedaan tot inbellen. Dat is ruim. Het lijkt me een goede manier om het risico dat er geen verbinding tot stand gebracht wordt, te beperken. Wat zijn de risico's als de verbinding helemaal niet tot stand komt, gezien de niet waanzinnig goede trackrecord op het terrein van ICT door de overheid?

Ik wil graag inzicht in de bijdragen van de vervoerders. Nu ERTMS wordt ingevoerd, ontstaat er bij de grootste vervoerder capaciteitswinst. Die rechtvaardigt een substantiële bijdrage van deze vervoerder. Hebben we onszelf onderhandelings technisch gezien op een achterstand gezet door het geld en het scenario te kiezen voordat de bijdrage van de vervoerders

bekend is? Wat is de ervaring in het buitenland? In welke verhouding gaan ze er daar mee om?

ERTMS moet worden ingebouwd in al het materieel op het spoor, omdat het materieel overal ingezet moet kunnen worden. Dat kan ik goed volgen. Sinds ik deze portefeuille heb, ga ik overal met de trein naartoe. Elke regio heeft inderdaad zijn eigen vaste intercity's. Dit is heel zichtbaar aan de bekleding in de treinen. Is het dan toch niet mogelijk om de treinen gefaseerd van ERTMS te voorzien? We gaan ERTMS immers gefaseerd invoeren. We gaan dan zorgvuldig met de financiën om. Ik rond af.

De **voorzitter**: Dat hoeft niet. U hebt nog precies een minuut. Maar als u wilt afronden, mag dat natuurlijk.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wil nog iets zeggen over het aanbesteden. Denemarken heeft goede ervaringen met twee partijen naast elkaar. De praktijk in Denemarken wijst uit dat het goed werkt. Gaan we het in Nederland ook zo doen?

De heer De Rouwe was al even heel scherp over het ICT-gedeelte. Welke waarborgen zijn er om een toekomstig ICT-fiasco en daarmee een vervoersfiasco en financieel fiasco te voorkomen? Neemt de Staatssecretaris de uitkomsten van het onderzoek van de tijdelijke commissie ICT mee in het project?

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. We praten over ingewikkelde materie. We praten over zaken die zich allemaal nog moeten bewijzen. Dit brengt altijd mee dat het een soort ex ante-denken is waarvan we niet weten of het succesvol zal zijn. We hopen dat we uiteindelijk niet weer met een parlementaire enquête komen te zitten. Laat duidelijk zijn dat ik er zo niet tegenaan kijk. Het is lastig om een besluit te nemen. De Staatssecretaris koerst nu op level 2. Dat is een veilige keuze. We kunnen er wel in meegaan, maar we horen graag waarom uiteindelijk niet gekozen is voor level 3. Meteen voor level 3 kiezen heeft wellicht voordelen op de lange termijn. Als we level 2 gaan upgraden, brengt dat meerkosten mee. Hoe weegt de Staatssecretaris dit? Als we toch voor een nieuw beveiligings- en treinmanagementsysteem kiezen, waarom kiezen we dan niet meteen voor het modernste systeem?

Dit brengt me gelijk op een tweede punt, namelijk de toegevoegde waarde van het gehele ERTMS. Die zit natuurlijk niet alleen in het beveiligen, maar ook in de voordelen van het treinmanagementsysteem. Ik krijg de indruk dat de Staatssecretaris ERTMS louter of voornamelijk ziet als een beveiligingssysteem. Dat blijkt uit de beantwoording van de schriftelijke vragen. ERTMS is heel nadrukkelijk ook een treinmanagementsysteem. Als het wordt ingevoerd, is korter volgen mogelijk. We krijgen een beetje de indruk dat de Staatssecretaris het ziet als iets wat van Europa moet. Europa schrijft voor dat bepaalde corridors gecoverd moeten worden. Wat ons betreft wordt ERTMS multifunctioneler uitgelegd dan nu gebeurt. Zie ik het verkeerd dat de Staatssecretaris het wat beperkt ziet of ziet zij de duidelijke multifunctionaliteit van het systeem ook?

Het is ons nog niet geheel duidelijk wat we in 2028 krijgen. We krijgen in ieder geval de verplichte corridors in het PHS-netwerk. Verder is het streven om binnen het budget zo veel mogelijk kilometers van ERTMS te voorzien. Welke extra lijnen komen hiervoor in aanmerking? Dat is nog niet duidelijk. Er circuleren heel veel lijnen. Eindhoven–Venlo is genoemd. De geïsoleerde emplacementen zijn genoemd. Kan de Staatssecretaris hierover wat meer zeggen?

Het lijkt ons vreemd dat er geen aanbestedingsvoordeel te halen is, als het gehele hoofd railnet in één keer wordt aanbesteed. Hoe zit het daarmee? Het is een beetje het ondergeschoven kindje.

Mijn laatste punt betreft het ATB-Vv. De Staatssecretaris wil dit toch tot 2018 landelijk uitrollen. Is dit niet een vorm van kapitaalvernietiging? We

kiezen voor ERTMS, maar gaan ATB-Vv toch nog landelijk uitrollen. Dat kost een behoorlijke duit. Zoals de heer De Rouwe ook al zei: het aantal roodseinpassages is niet echt afgenomen. De winst van het toch nog uitrollen van ATB-Vv ontgaat mijn fractie helaas nog steeds. We hebben het er al eerder over gehad.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Allereerst zeg ik de rapporteur dank voor zijn inbreng. ERTMS is een belangrijk thema. Het begon ooit met de commissie-Kuiken die de aanbeveling hiervoor deed. Ik wil een aantal punten aantippen. Allereerst het knooppunt Zwolle. Dat werd al eerder genoemd. We vragen ons vooral af hoe we de reistijd van het Noorden naar Zwolle kunnen verbeteren. ERTMS wordt vaak genoemd. Het is een wens van de regio. Ik moet echter reëel zijn. Ik onderschrijf de gemaakte keuzes die in de brief van de Staatssecretaris staan. Hoe staat het met de Koopmansgelden? Zijn er knooppunten in die route die we kunnen oplossen? Is er reistijdverbetering te behalen door middel van snelheid? Graag krijg ik een reactie op deze drie punten.

In het rondetafelgesprek is de mogelijkheid genoemd om de uitgekleepte versie van ERTMS level 2 uit te rollen in heel Nederland. Dit is een optie en geen proven technology. De PvdA-fractie vraagt zich af of we deze optie niet moeten onderzoeken. Los van het feit dat we dit voorkeursbesluit willen nemen, lijkt het ons aardig om zowel in andere landen te kijken, als ook naar nieuwe oplossingen te blijven zoeken, alvorens de aanbesteding van start gaat. Is de Staatssecretaris bereid dit te doen? Er loopt nu een pilot voor het traject tussen Amsterdam en Utrecht. Ik ben zelf meegereden: hartstikke interessant. Weet de Staatssecretaris wanneer de bevindingen van deze pilot komen en wanneer die naar de Kamer worden gezonden? We zijn benieuwd naar de bevindingen tot nu toe. Op dit moment heb ik het slechts als leek kunnen aanschouwen, maar ik ben benieuwd naar de achterliggende data.

In een van de vele rapporten wordt geschreven over de kinderziektes die zich kunnen voordoen, niet alleen op het terrein van implementatie en materieel, maar ook op het terrein van infrastructuur. Het is natuurlijk een behoorlijke klus en het is werken met de winkel open. Hoe kunnen we de kinderziektes zo veel mogelijk voorkomen? Mijn vraag om hierop in te gaan is gestoeld op het idee dat we graag willen dat het spoor redelijk blijft functioneren op het moment dat ERTMS wordt ingevoerd. Wordt er nagedacht over dit specifieke probleem? Als men focust op het eindbeeld, verliest men immers de operaties weleens uit het oog. Hoe borgt de Staatssecretaris dit? Het is belangrijk dat de reizigers gewoon de trein kunnen blijven nemen.

Ik vroeg me af hoeveel banen het ERTMS-project de komende periode oplevert. Is er bekeken welke werkgelegenheidseffecten het project heeft? Wordt er werk met werk gemaakt in de aanbesteding? In hoeverre wordt de strategie hierop aangepast? Uiteindelijk zit ik onder andere in de politiek om ervoor te zorgen dat mensen werk hebben.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. ERTMS, het succesvolste ICT-project van de overheid ooit, ERTMS als voorbeeld van een infrastructuurproject waarin alles volgens planning en binnen het budget verloopt. Dit beeld ziet D66 graag, als we over twintig jaar terugkijken op dit proces. Het liefst zonder parlementaire enquête, zeg ik er gelijk bij. Om dit eindbeeld werkelijkheid te laten worden, is het heel erg belangrijk dat we van tevoren goed nadenken over de stappen die we zetten en de manier waarop we de dingen inrichten. Daarom heb ik vandaag een aantal vragen over het doel van de invoering, het proces van de uitrol en de keuzes die we nu en in de toekomst maken.

Wat willen we precies bereiken met de invoering? Voorop staat een veilig spoor, meer mogelijkheden, zoals korter volgen en sneller rijden, en een systeem dat internationaal gehanteerd wordt zodat grensoverschrijdend

verkeer gemakkelijker wordt. De volgende stap is om deze doelen concreet meetbaar te maken. Wanneer is het spoor voldoende veilig? Welke storingsmarge hanteren we? Welke norm hanteren we voor extern risico? Hoeveel reistijdwinst willen we boeken? Kan de Staatssecretaris de doelen en tussendoelen specifiek, meetbaar, acceptabel, realistisch en tijdgebonden (smart) maken?

Dat er veel geld naar de invoering gaat, is duidelijk. Het is belangrijk dat zowel het ministerie als de Kamer goed inzicht in de kosten heeft. De rapporteur had het ook hierover. Het verontrust me dan ook dat ik in de stukken stuitte op een scherpe tegenstelling. In de Railmap 3.0 wordt gesteld dat de kostenramingen en het materieel aan de conservatieve kant zijn. In de second opinion van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) staat dat de kostenramingen op allerlei punten zijn overschat en dat er dubbelingen in zitten. Hoe zit dit? Daarnaast heb ik vragen over de manier waarop we kostenontwikkeling gaan monitoren en deze werkelijk beheersen. Dat niet duidelijk verantwoord wordt waarvoor de kosten precies gemaakt worden en waaraan die gerelateerd zijn, schijnt een van de grootste problemen bij ICT-projecten te zijn. Welk effect hebben de kosten, als we eventueel boven het budget uitkomen? Kunnen de treinkaartjes duurder worden ten gevolge van ERTMS?

De invoering van ERTMS is gekoppeld aan het jaar 2028. Dan loopt het budget van het huidige Infrafonds af. Zorgt dit ook voor een optimaal scenario? Zijn er andere redenen om gebonden te zijn aan 2028?

Optimaliseren we wat op de lange termijn goed is voor Nederland of bekijken we hoeveel geld we op de korte termijn hebben en doen daarvan zo veel mogelijk? Dat is eigenlijk de vraag. Eerlijk gezegd hebben we geen idee wat we precies krijgen, als we nu ja zeggen tegen het voorstel van de Staatssecretaris. We weten alleen dat het delen van het PHS-netwerk zijn, maar niet welke delen. We weten dat we ja zeggen tegen een lappendeken van PHS, maar we weten niet precies welke vlekjes we krijgen. De Staatssecretaris heeft ooit beloofd om het budget te onderbouwen. Ik houd haar aan die belofte en zie graag de onderbouwing tegemoet. Hoe zorgen we ervoor dat een aanbesteding tot een zo gunstig mogelijke prijs leidt? Zonet werd opgemerkt dat we met een slimme aanbesteding van het gehele hoofdrailnet wellicht veel meer kunnen krijgen dan met een minder slimme aanbesteding van alleen PHS. Door het schaalvoordeel kunnen we misschien voor hetzelfde geld wat meer uitrollen en meer bereiken. Graag krijg ik een reactie. We kiezen nu voor een bepaald scenario. Als we verder willen gaan, is het scenario dan gemakkelijk aan te passen?

Ik heb een aantal opmerkingen over het proces. Kan de Staatssecretaris in een timeline aangeven welke tussenstappen en «go/no go»-momenten worden ingebouwd? Welke keuzes en afwegingen liggen er op die momenten voor en tegen welke kosten? Zijn in de interne organisatie voldoende checks and balances ingebouwd? Hebben we voldoende alarmbellen? Wat doen we als er aan een van die alarmbellen wordt getrokken? Maken we het de mensen gemakkelijk genoeg om dit te doen, zodat we vroegtijdig aan de noodrem kunnen trekken of tijdig kunnen bijsturen, als dingen niet goed gaan? Hoe worden bijvoorbeeld machinisten en techneuten bij ProRail en de vervoerders betrokken? Hoe zorgen we voor blijvende betrokkenheid van de top? Zij moeten straks allemaal met het systeem werken.

Ik heb nog een aantal korte vragen over de decentrale vervoerders. Komt de trein tussen Groningen en Delfzijl echt nog op het hoofdrailnet? Moeten al die treinen omgebouwd worden? Wat zegt Brussel uit het oogpunt van staatssteun over een overheidsbijdrage? Is het mogelijk om de commissie voor de milieueffectrapportage (commissie m.e.r.) te vragen om een advies over de mogelijke gevolgen van de externe veiligheid, trillingen en geluid? In het rondetafelgesprek hoorden we dat de uitrol sneller kan door de implementatietermijn tussen trein en spoor te

verkorten. Is dit inderdaad mogelijk? Wat zijn de kosten van upgraden, als we toch naar level 2,5 of level 3 willen? Waarom zijn de knelpunten naast de PHS-corridors niet meegenomen? Waarom zijn belangrijke goederen-corridors niet meegenomen? Ik denk bijvoorbeeld aan Eindhoven–Venlo. Ik heb nog twintig seconden over voor het back-upsysteem. Hoe groot is de kans dat bij een storing van GSM-R al het treinverkeer tegelijkertijd stilstaat? De ene storing zal de andere niet zijn, maar we zijn GSM-R al een aantal keren tegengekomen. GSM-R blijft een kwetsbaar punt in het geheel van ERTMS en op dit punt willen we graag gerustgesteld worden.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Eén veiligheidssysteem voor heel Europa, buitenlandse treinen kunnen door Nederland rijden met dit systeem, Nederlandse treinen kunnen door het buitenland rijden: het klinkt best goed en logisch. Maar ja, de Hogesnelheidslijn (HSL) klonk ook goed en het communicatiesysteem 2000 van de politie klonk ooit ook heel goed, en toch zitten we nu met de gebakken peren. Ik dank de rapporteur voor alle zinnige vragen die hij gesteld heeft.

Ik schets even hoe de PVV hierin zit. Jaren geleden was ik in deze commissie ook woordvoerder voor de PVV. Toen hadden we het over ditzelfde dossier, versie 1.0, versie 1.1, versie 1.2 en zo ging het maar door. Intussen zijn we bij versie 2 en versie 3. Ik vermoed dat het nog wel even doorgaat. Het is natuurlijk handig als internationale systemen goed op elkaar aansluiten. Toentertijd heb ik debatten gevoerd over tunnelveiligheid. Het leek een heel goed idee om allerlei systemen voor veiligheid in tunnels te installeren. We zien inmiddels wat voor drama dat is geworden. De Kamer heeft terecht allerlei kritische vragen gesteld. Er is op dit moment een commissie die bekijkt wat de overheid allemaal verkeerd heeft gedaan met die tunnels. Het is goed dat dit gebeurt, want er kan te veel fout gaan. Het lijkt de PVV heel zinnig om de resultaten van het onderzoek af te wachten.

We zijn heel voorzichtig. Zwitserland, waarvan men zegt dat het het beste treinland ter wereld is, wil het systeem pas invoeren in 2025. Het klinkt allemaal logisch, maar we voeren het systeem liever zo laat mogelijk in. Wees niet de eerste, maar liever de laatste. Kies voor bewezen techniek. In het regeerakkoord staat dat het ingevoerd moet worden of in ieder geval snel op gang moet komen. Ik geloof dat er iets staat over 2016. Kan de Staatssecretaris uitleggen wat er precies in het regeerakkoord is afgesproken? Is het niet beter die passage te schrappen en met de VVD en de gedoogpartijen in overleg te gaan om het toch maar niet te doen? Verder sluit ik gemakshalve aan bij alle zinnige vragen die de Kamer al gesteld heeft. Dan zijn we sneller klaar. Mijn boodschap is: afwachten en kiezen voor zekerheid. Verder hoor ik graag een antwoord op alle gestelde vragen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Onlangs belde de machinist van een intercity boos de verkeersleiding met de vraag welke idioot er met een sprinter aan het racen was met 160 km/u tussen Amsterdam en Utrecht, terwijl maar 140 km/u is toegestaan. Het ging om een ERTMS-testtrein die inderdaad een intercity kan inhalen. Dit voorbeeld geeft aan hoe verantwoordelijk machinisten zich voelen voor de veiligheid op het spoor. Dit mag ook weleens gezegd worden. ERTMS maakt ons spoor veiliger. Het zorgt voor meer capaciteit, draagt bij aan kortere reistijden, vergemakkelijkt grensoverschrijdend spoorvervoer en beperkt uiteindelijk de kosten voor onderhoud. De ChristenUnie heeft regelmatig gevraagd tempo te maken met de invoering. We praten er al jaren over. De conclusie van de commissie-Kuiken was duidelijk: ERTMS heeft de toekomst. Na jaren van trage besluitvorming zitten we nu ineens in een sneltrein waarin het alleen nog maar draait om de afspraak dat ERTMS er moet komen. Systeemvervanging lijkt het centrale doel

geworden. ERTMS is geen doel, maar slechts een middel om meerdere doelen te kunnen bereiken.

De Staatssecretaris omschrijft ERTMS vooral als een nieuwe spoorbeveiliging. ERTMS is echter slechts een onderdeel van een spoorbeveiliging. Het is ook bedoeld voor verkeersmanagement. In de brieven van de Staatssecretaris lijken de capaciteits- en reistijdenwinst van ERTMS geen doelen om op te sturen. Die winst is hooguit mooi meegenomen. Omdat 2,5 miljard niet voldoende lijkt te zijn om het systeem te installeren in heel Nederland, focust de Staatssecretaris op de Randstad. Bij de PHS-corridors in de Randstad kan ERTMS helpen bij het oplossen van toekomstige knelpunten die ontstaan als er meer treinen gaan rijden. Bij een knooppunt als Zwolle, dat ook door andere sprekers is genoemd, kan ERTMS helpen bij het oplossen van bestaande knelpunten bij de huidige hoeveelheid treinen. Reizigers uit Friesland staan in Zwolle twaalf minuten stil. De Friezen merken nog weinig van de tijdswinst van de Hanzelijn. Het gaat niet alleen om reizigers uit het Noorden. Een vertraging in Zwolle kan invloed hebben tot in Den Haag aan toe. Het is niet te begrijpen dat deze Staatssecretaris er niet voor kiest om de flessenhals Zwolle–Meppel mee te nemen bij de eerste fase van de uitrol van ERTMS. Ook is het vreemd dat Eindhoven–Venlo niet is meegenomen, terwijl dit een van de belangrijkste goederencorridors in ons land is en een back-up voor de Betuweroute.

ERTMS komt pas volledig tot zijn recht als we de reiziger op plaats een, twee en drie zetten. De reiziger interesseert het niet of hij in een trein zit met ERTMS level 1, level 2 of level 3. Hij wil veilig, vaak en vlot kunnen reizen. De vraag moet dus zijn hoe we die 2,5 miljard optimaal voor de reiziger inzetten. De ChristenUnie mist een integrale visie op de systeem-sprong die we op het spoor willen. Waar is de link met andere ontwikkelingen die tot veilig, vaak en vlot reizen op het spoor kunnen leiden? Ik noem bijvoorbeeld het verhogen van de spanning op de bovenleiding naar 3.000 volt, snelheidsverhogingen en een complete herziening van de be- en bijsturing. Waarom ziet de Staatssecretaris dit als afzonderlijke maatregelen? Er kan toch een meerwaarde in de combinatie zitten?

Ik heb gevraagd een en ander eens voor een of twee corridors op een rij te zetten. Ik neem als voorbeeld Utrecht–Zwolle. Daar liggen veel stations en staan intercity's en stoptreinen elkaar in de weg. Zonder analyse trekt de Staatssecretaris al de conclusie dat al het ERTMS-geld naar de Randstad moet. De ChristenUnie wil dat die 2,5 miljard wordt ingezet met een zo hoog mogelijk rendement voor de reiziger.

Er is al het een en ander gezegd over veiligheid. We krijgen jarenlang twee systemen naast elkaar met veel grensovergangen tussen ATB en ERTMS. Deskundigen vragen zich af hoe veilig dit is. Ik maak me vooral zorgen over de ATB-trajecten, omdat hier steeds vaker machinisten zullen rijden die gewend zijn aan ERTMS. Leidt die gewenning aan het nieuwe systeem niet tot verhoogde risico's, omdat ATB niet 100% veilig is? De Staatssecretaris zal zeggen dat ze daarvoor ATB-Vv als vangnet heeft, maar ook ATB-Vv is niet 100% veilig. We hebben nu al drie keer meer ATB-locaties geïnstalleerd dan oorspronkelijk gepland was. Het aantal roodseinpassages is weliswaar gedaald, maar is nog lang niet op het beoogde niveau. Bovendien zet de daling niet door. Volgens de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is de effectiviteit van ATB-Vv uitgewerkt. Ook de commissie-Kuiken was zeer kritisch. Waarom kiest de Staatssecretaris er niet voor om de 120 miljoen voor ATB-Vv anders te besteden? Waarom investeert ze die 120 miljoen niet slim in ERTMS, door op onderdelen niet een volledig ERTMS in te voeren, maar componenten daarvan die de veiligheidsgaten in het ATB-systeem kunnen afdekken?

In de rapporten van de Staatssecretaris wordt aangetoond dat ERTMS klaar is om uitgerold te worden. Hierin wordt ook aangetoond dat er nog veel kansen voor innovaties en veel kansen op risico's zijn. Daarin moeten we eerlijk zijn. De Staatssecretaris blijft aan de voorzichtige kant met haar

keuze voor ERTMS level 2. Dat is begrijpelijk. Gaat ze de markt prikkelen om de stap vooruit naar level 3 te zetten? Wat doet de Staatssecretaris hieraan binnen Europa? Gaat ze morgen naar Brussel om eens stevig op de deur te bonzen?

Ik wil nog even memoreren dat de Minister van I en M intussen praat over zelfrijdende auto's op onze snelwegen. Dat is fantastisch. Het zou toch ook fantastisch zijn als we niet nog tien jaar moeten wachten op de invoering van ERTMS?

De vergadering wordt van 17.28 uur tot 17.47 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik verzoek de woordvoerders zich tot één interruptie te beperken. Na de beantwoording van de Staatssecretaris is er wellicht nog wat tijd om extra vragen te stellen. Alle overige vragen kunnen dan schriftelijk beantwoord worden. Zo rollen we langzaam wel naar 19.00 uur toe.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. De vragen die de commissieleden mij hebben gesteld, doen me goed. Ik merk dat de voorkeursbeslissing in die zin omarmd is dat mensen zo in de informatie en het proces zitten dat ze de goede vervolgvragen stellen.

We staan voor de voorkeursbeslissing. Het project wordt gefaseerd opgepakt via de systematiek van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Er wordt van grof naar fijn gewerkt. We hebben een rapporteur met wie we een aantal keren hebben gesproken. Mevrouw Van Veldhoven begon er dit keer over. Het is ontzettend belangrijk dat die informatieoverdracht loopt. De leden stellen exact de goede vragen. Hoe gaan we om met de uitkomsten van het rapport over ICT, dat vanuit de Tweede Kamer komt? Waarom kiezen we niet voor level 3, maar voor level 2? Hoe gaat het met de kostenbeheersing? Deze vragen moeten we nu bekijken. Ik hoop dat het een beetje ironisch bedoeld was, maar iemand zei het al: we willen niet in de situatie komen dat we hierover een parlementaire enquête krijgen. We willen van het begin af aan goed en transparant werken en alle vragen die er leven, steeds opnieuw beantwoorden.

Na de voorkeursbeslissing gaan we naar de planuitwerkingsfase. Daarbij komen verschillende vragen terug die door de leden gesteld zijn. We hebben eerst een kwartiermakersfase. Daarin zetten we de programmaorganisatie en -structuur op. Er werd terecht gevraagd of ik ervoor zorg dat de opgezette organisatie zelfcorrigerend is en dat er ruimte is om vragen te stellen, zodat we iedere keer kunnen zien of de juiste vragen zijn gesteld. Wordt dat ook vastgelegd? Zien we terug hoe kritisch en zelfkritisch we zijn? Wat onomkeerbare beslissingen betreft blijft de Kamer blijkbaar in twijfel. Ik ga het wederom zeggen: ik neem geen onomkeerbare stappen in dit proces zonder met de Kamer te hebben gesproken.

Ik kom zo op een aantal specifieke vragen terug. De heer De Rouwe had een specifieke vraag over ICT-uitkomsten. De plannen moeten uitgewerkt worden. In die fase zitten we nu. De leden vullen deze plannen in hun inbreng al concreet in, maar zover zijn we nog niet. De planuitwerkingsfase resulteert naar verwachting in 2016 in een of meerdere concrete projectbesluiten. Dan zullen we de plannen echt uitwerken. Er is dus nog veel ruimte voor de concrete uitwerking. Ik neem de Kamer daarin zeer actief mee via de Grote Projecten-systematiek, met dank overigens voor de inzet van de rapporteur.

Een belangrijke vraag was hoe de bevindingen van de tijdelijke commissie ICT te zijner tijd worden meegenomen. We nemen alle aanbevelingen mee. Over de ICT en de overheid wordt veel gezegd en veel gesproken. Daarom wil ik met level 2 werken. De heer Smaling vroeg nadrukkelijk naar de reden hiervoor. De reden hiervoor is proven technology, dat wil

zeggen: niet vooruitlopen op wat kan, wel kijken op het moment dat er een nieuw level is. Als dit proven technology is, moet je bekijken of je op dat moment wilt of moet opschalen naar level 3. Deskundigen geven aan dat dit niet aan de orde is voor 2030. Het is belangrijk met proven technology te werken. Risico's nemen in de zin van «gaat de techniek die nu in ontwikkeling is, straks werken», is een interessante vraag, maar het gaat hierbij over het veiligheidssysteem. We moeten niet de fout maken om te hard te willen lopen. Overigens moeten we ook niet te langzaam lopen. We moeten ervoor zorgen dat we in het juiste tempo gaan, dat de kostenbeheersing op orde is en dat we de investeringen niet te vroeg of te laat doen.

Ik heb de tijd tot de aanbesteding in 2016. Op de aanbesteding kom ik zo terug. Ik neem de Kamer mee in de go/no-gomomenten. Er werd expliciet gevraagd om een tijdpad. Wanneer zijn die go/no-gomomenten? Wat moet daarvoor gebeuren? Het heeft in de stukken gestaan, maar ik stuur het de Kamer opnieuw toe in een specifiek overzicht.

De heer **Madlener** (PVV): Wat de Staatssecretaris zegt, is duidelijk. Ze neemt alle waarschuwingen ter harte. Bovendien wacht ze het onderzoek van de tijdelijke commissie ICT af met alle antwoorden op de vraag wat er fout is gegaan. Het klinkt allemaal goed. Vervolgens zegt ze dat ze tot 2016 de tijd heeft om aan te besteden. Dan vind ik het weer vreemd worden. Waarom laat ze het niet open? Ik begrijp dat het in het regeerakkoord is afgesproken, maar je gaat niet iets doen omdat het nu eenmaal afgesproken is. Je gaat iets doen omdat de tijd er rijp voor is of omdat alle vragen zijn beantwoord. Het staat volgens mij niet helemaal in verhouding tot elkaar. Is het niet verstandig om de in het regeerakkoord afgesproken datum iets flexibeler te maken?

Staatssecretaris **Mansveld**: We liggen op schema om in 2016 te kunnen aanbesteden. Het is heel belangrijk dat we de lessons learned van de ICT-projecten meenemen. De heer Madlener noemde ook de HSL en andere voorbeelden. Het is heel belangrijk dat we bij aanbestedingen bekijken hoe het bij andere grote projecten is gegaan. Waar zijn er dingen misgegaan? Waarom maken we nu wel of niet deze keuze? Los van de vraag of iedereen het ermee eens is, staat de vraag wat de lessons learned van de ICT-projecten zijn en hoe een en ander in het verleden met de Betuweroute en de HSL is gelopen? Op een gegeven moment moet er echter worden aanbesteed. Ik ben bijna geneigd om op alle antwoorden vooruit te lopen, maar ik kom zo nog terug op de aanbestedingen. De vraag is natuurlijk hoe je aanbestedingsvoordeel behaalt. Wat ga je op welk moment aanbesteden? Doe je dit in één keer? Al deze vragen zullen op tafel komen. Dat is belangrijk, want ook over aanbesteden zijn in sommige projecten lange discussies gevoerd. Dus nee, het is niet het doel om het regeerakkoord te halen, alhoewel dit wel een belangrijk issue is. Het gaat om de stappen hoe we er komen. Ik zeg tegen de heer De Rouwe dat we het tempo erin houden.

De **voorzitter**: U houdt het tempo erin, maar de heer Madlener heeft nog een vervolgvraag.

De heer **Madlener** (PVV): Ik vind het antwoord van de Staatssecretaris onbevredigend en niet helder. Stel dat in de toekomst blijkt dat allerlei zaken nog niet rijp zijn. Stel dat er nieuwe zaken blijken te zijn. We kennen de uitkomsten van het onderzoek nog niet. Het kan heel gemakkelijk dat we in 2016 helemaal niet toe zijn aan een aanbesteding. Daarom vind ik die datum zo merkwaardig. Is de Staatssecretaris bereid die datum te vergeten? Ze heeft de ambitie om ERTMS in te voeren. Daarover kunnen we van mening verschillen. Die datum van 2016 mag echter nooit een

geforceerd moment zijn om aan te besteden. Is de Staatssecretaris het hiermee eens? Is ze bereid om 2016 met een korreltje zout te nemen?

Staatssecretaris **Mansveld**: In het leven moet je weinig dingen met een korreltje zout nemen, zeker niet deze datum. Het is belangrijk dat we op schema blijven en dat we tempo houden. Als we doorgaan zoals we nu doen, gaan we 2016 halen voor de stappen die we dan willen nemen. Ook de VVD-woordvoerder heeft gevraagd naar de risico's en kansen met betrekking tot de waarborgen om bij toekomstige ICT-projecten een financieel fiasco te voorkomen. Er is aandacht voor de ICT-component van het project. Het is een belangrijk onderdeel hiervan. Daarom stel ik een systeemintegrator aan. Systeemintegratie, dat wil zeggen het aanvliegen van ERTMS als één project voor trein en baan in plaats van separate projecten, is essentieel. De systeemintegrator moet hiervoor zorgen. Bij de HSL zijn we tegen een aantal problemen aangelopen. We moeten de lessons learned van de HSL goed bekijken. Wat zijn toen de effecten geweest? Hoe gaan we het nu organiseren? Hoe borgen we dat het goed gaat?

Ik heb de hoofdlijnen voor de keuze voor level 2 al aangegeven. De technologie van dit level van ERTMS is elders in Europa beproefd, in Zwitserland, Duitsland, Spanje, Italië en het Verenigd Koninkrijk. Bovendien maakt level 2 een systeemspromog mogelijk en biedt het voordelen op het terrein van capaciteit. Zojuist werd aangegeven dat ik ERTMS benader als een veiligheidsproject en dat ik het helemaal niet heb over de andere bijkomstigheden als capaciteit, betrouwbaarheid, korter volgen etc. Dit doe ik heel bewust. We moeten ons realiseren dat we in eerste instantie een veiligheidssysteem vervangen. Er zitten zeker verschillende neveneffecten aan dit systeem die ons op andere punten helpen. Het is belangrijk dat we die zaken goed onderscheiden en goed benoemen.

Als we om korter te kunnen volgen andere infrastructurele ingrepen moeten doen op sommige plekken in Nederland, vallen deze niet per definitie onder het ERTMS-project. We kunnen bijvoorbeeld bekijken hoe we het PHS-project en ERTMS in elkaar schuiven. Als we hiervoor kiezen en hiervoor middelen beschikbaar hebben, is het belangrijk dat we goed onderscheiden welke investering we doen met welke verwachting. Mijn vrees is dat het anders één grote bult wordt, zo van «o, dit was ERTMS», omdat we vergeten zijn om de positieve neveneffecten goed te benoemen.

Zoals ik net al zei, biedt level 2 ook voordelen op het terrein van capaciteit. Met ERTMS level 1 zijn de investeringskosten lager, maar de lifecyclekosten, waaronder investeringen, beheer en vervangingskosten vallen, zijn in totaal min of meer gelijk aan ERTMS level 2. ERTMS level 2 geeft juist grote effecten op die andere doelen, veiligheid, betrouwbaarheid, capaciteit, interoperabiliteit en snelheid. Hierdoor is het saldo van de MKBA beter, wat onze brede ambities in de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) dichterbij brengt. Daarom kies ik voor level 2.

De heer Smaling vraagt waarom ik geen vertrouwen heb in level 3. In de voorkeursbeslissing heb ik aangegeven dat ik beproefde technologie wil. Level 3 is dit nog onvoldoende. Dat blijkt onder andere uit studies en gesprekken met experts en leveranciers. Ook in het buitenland wordt nog niet ingezet op level 3, zeker niet op drukke lijnen. Dit systeem heeft zich nog niet voldoende bewezen. Ik heb me hierover heel bewust laten adviseren door onafhankelijke experts en heb hierover gecommuniceerd met andere landen. We hebben allemaal gekozen voor level 2, omdat dit beproefde technologie is.

Wat de veiligheidssystemen betreft, zie ik het breder. We moeten steeds heel goed de positieve verwachtingen per neveneffect bekijken. Deze moeten we steeds goed communiceren, zodat we ook zien of het rendement oplevert.

Mevrouw Van Veldhoven vraagt of de scope van de voorkeursbeslissing voldoende helder is. De voorkeursbeslissing houdt in dat in de periode tot en met 2028 op basis van die beproefde technologie ERTMS level 2 wordt ingevoerd met de bestaande budgetten. Als het goed is, is ERTMS in 2022 ingebouwd in al het bestaande materieel dat op het Nederlandse spoor rijdt. Voor 2020 en 2030 zullen de in Europees verband afgesproken EU-TEN-T-corridors (Trans-European Network for Transport), alsmede grote delen van de drukste lijnen van het PHS-netwerk, van ERTMS zijn voorzien. De precieze omvang van de uiteindelijke infrastructuur van ERTMS hangt af van het precieze budget met mogelijke EU-subsidies, optimalisaties van materieel en het aanbestedingsresultaat. De commissie vraagt terecht waar de optimalisatie zit. Die hangt verder af van de aansluiting bij de vervangingsvraag, de intentie tot het verbinden van bestaande ERTMS-lijnen en het beperken van het aantal transities tussen systemen. De invoeringsperiode van ERTMS zal deels duaal moeten geschieden, omdat het vervoer per spoor zo veel mogelijk ongestoord moet kunnen doorrijden. Daarop doelde de heer Hoogland al. Het is doorwerken met de winkel open.

Een aantal mensen heeft erop gewezen dat ik weliswaar een voorkeurs-scenario heb gekozen, maar dat er trajecten met een urgentie zijn. Zwolle–Herfte werd genoemd, evenals Eindhoven–Venlo, Venlo–Düsseldorf en de emplacementen. Ten behoeve van de voorkeursbeslissing hebben we veel onderzoek gedaan naar de kosten en baten. De Kamer heeft de uitkomsten van al deze onderzoeken gekregen. Ik schrik als die verstuurd worden: het zijn behoorlijke pakketten bommen. Het blijkt dat de invoering van ERTMS op de drukste trajecten de beste kosten-batenverhouding kent. De door de leden genoemde lijnen, die ik net ook noemde, vallen daar niet onder. Er is een spanning tussen het nu al benoemen van lijnen enerzijds en het behouden van flexibiliteit anderzijds. De voorkeursbeslissing wordt richting 2016 verder ingevuld. Het is wel interessant dat uit alle vragen blijkt dat de leden al verder aan het denken zijn over de manier waarop het moet en waarop het ingevuld wordt. Die vragen moeten beantwoord worden. Laat ik nog een keer benadrukken, vooral voor de heer De Rouwe, dat er geen enkele onomkeerbare beslissing wordt genomen. We kunnen het ons niet permitteren om zo'n groot project niet gezamenlijk, niet zo breed mogelijk gedragen en niet in stappen te doen.

De voorkeursbeslissing wordt tegen 2016 specifiek ingevuld. Ik wil geen patchwork- of «hagelslag»-benadering. Ik wil zo veel mogelijk een aaneengesloten ERTMS-netwerk met weinig ATB-ERTMS-overgangen. De experts werken een en ander uit in relatie tot de geïntegreerde aanpak. We kijken naar de rechtstreeksheid van lijnen versus de wensen van de Randstad. Hoe gaan we dit allemaal geïntegreerd aanpakken? Het is belangrijk dat het breed bekeken wordt. Het lijkt me niet raadzaam om ERTMS per regio aan te leggen. Op de drukste bereden lijnen is sprake van de hoogste baten met betrekking tot veiligheid, capaciteit etc., ook in economische waarde. Op bepaalde lijnen in de Randstad en op PHS-trajecten is het aantal reizigers bijvoorbeeld vijf keer hoger dan in Zwolle. Net als de Kamer hecht ik aan een samenhangend ERTMS-netwerk met weinig overgangen. Er moet ook bekeken worden wat de beste invoeringsstrategie is. We moeten niet op de stoel van de veiligheidsexperts gaan zitten. Dat leidt niet tot de beste oplossingen. De veiligheidsexperts moeten de strategie wel transparant maken, zodat we kunnen zien welke keuzes ze maken en waarom. Wij zijn geen experts. Het is contraproductief als we de regio's die het hardst lobbyen, bedienen zonder naar de samenhang te kijken. Die samenhang is heel erg belangrijk. In 2016 is de aanbesteding voorzien. Om tot een goede strategie te komen is flexibiliteit nodig. We moeten ons dus niet op voorhand op een aantal punten vastpinnen. Ik neem de Kamer mee, maar ik houd nu even mijn mond.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik volg de Staatssecretaris helemaal, maar misschien kunnen er na dit voorkeusscenario eerst andere lijnen in aanmerking komen. Dat zouden weleens de genoemde lijnen kunnen zijn. Eerlijk gezegd wordt dit bevestigd door diverse deskundigen uit het panel. We zijn het aan deze kant van de tafel allemaal een beetje met elkaar eens. We verzoeken om die varianten niet helemaal te laten liggen, maar om ze met de aanbestedingsvoordelen en alle onzekerheden van dien, in de slipstream mee te nemen en ze ook te onderzoeken. Hoe druk is het na 2020? Misschien wordt Zwolle–Herfte dan interessant, want er komen weer meer banen vrij. Venlo–Düsseldorf is zo'n ontbrekend baanvak. Als je het hebt over één corridor, is dat hem wel. Kunnen we deze lijnen niet in de slipstream meenemen? Misschien komen ze in eerste instantie niet in aanmerking, maar wellicht wel in tweede instantie, als er aanbestedingsvoordelen zijn, of in een verdere toekomst. Als we 50 jaar verder zijn, moet alles ERTMS zijn. Daarover is geen twijfel, maar in welke volgorde leggen we het aan? Als de Staatssecretaris het kan doen zoals ik voorstel, hoeven we ons nu niet vast te leggen om die twee lijnen nu mee te nemen. Mochten er voordelen zijn, dan is dit misschien wel de volgende stap waaraan gedacht kan worden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Mevrouw De Boer snijdt een terecht punt aan. Als we tijdelijk gebruik moeten maken van het tracé Venlo–Düsseldorf om problemen met het goederenvervoer rond het verbouwen van de Betuweroute op te vangen, moeten we specifiek naar deze lijn kijken. Op dat moment hebben we er ook de juiste argumenten voor. Natuurlijk hebben we wel in kaart welke lijnen we eventueel kunnen bekijken, maar het hangt bijvoorbeeld ook af van wat Duitsland doet. Als je ERTMS tot de grens legt en het systeem daarna ophoudt, heb je ook een probleem. Bij een aantal punten moeten we bekijken wat we ermee willen en hoe we ernaar kijken. Naast het voorkeursbesluit ligt deze beslissing er nu al. Mevrouw De Boer snijdt dus een terecht punt aan. We brengen het ook in kaart. Als we lobbygericht gaan werken, krijgen we een lappendeken of patchwork. Dat vind ik niet verstandig.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Het was niet lobbygericht. Een aantal deskundigen zei dit. Natuurlijk willen lobbyisten uit de regio ook altijd wat doen. Dat is goed. Daar is niets mis mee. Het gaat erom of we de varianten in de slipstream meenemen, zonder te besluiten dat we ze meenemen? We hebben een onzekerheidsmarge van 34%. Als er op den duur meer geld is of als er aanbestedingsvoordelen zijn, kunnen we deze lijnen alsnog versneld meenemen zonder dat we hierover nu een besluit moeten nemen. Er zijn al zo veel onzekerheden. Ik zou zeggen: zet ze in de wacht en neem ze mee in de slipstream.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is duidelijk dat mevrouw De Boer vraagt wat er in beeld is om te voorkomen dat het een lobbytraject wordt. We moeten het echt vanuit de inhoud benaderen en niet bij een patchwork uitkomen. We zitten nu in de start van de planfase. We brengen heel veel in kaart. Het verzoek van mevrouw De Boer kan ik ook in kaart brengen met de plus- en minargumenten. Ik blijf benadrukken dat het vanuit de basis een geheel moet vormen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik wil mijn enige interruptie graag besteden aan dit onderwerp. De Staatssecretaris heeft eerder in haar betoog aangegeven dat ze ERTMS vooral door de veiligheidsbril wil bekijken. Capaciteit en reistijdwinst ziet ze als neveneffecten. Deze in mijn beleving wat eenzijdige blik op ERTMS leidt tot de insteek dat er vooral een economisch gedreven keuze wordt gemaakt. Ze gaf aan dat de beste kosten-batenanalyse de drukste trajecten betreft. Dan kom je al gauw uit op de Randstad. Ik zou het goed vinden als we als rijksoverheid, die toch

ook het publieke belang dient, niet alleen kijken naar economische baten, maar ook naar maatschappelijke baten als reistijdwinst etc. Kan de Staatssecretaris hierop nog eens reflecteren?

Staatssecretaris **Mansveld**: Juist vanwege deze reden hebben we die MKBA gemaakt. Ik ga nog even in op de opmerking van mevrouw Dik-Faber dat ik het allemaal zie als neveneffecten. Ik gebruik dat woord, omdat ERTMS gewoon ATB moet vervangen. Er gaat straks een oud systeem uit en er ligt een nieuw systeem. Primair is ERTMS dus een veiligheidsvervangingsysteem. Het mooie van ERTMS is dat het een aantal neveneffecten heeft waardoor ik heel blij ben dat het in Europa uitgerold wordt. We hebben een aantal problemen, of een aantal wensen, om qua snelheid, capaciteit etc. maximaal te kunnen rijden op ons Nederlandse spoor. Daarvoor is ERTMS de uitgelezen basis. In principe is het wel de vervanging van ATB-Vv en van ons veiligheidssysteem. Dat is mijn uitgangspunt. Daarom noem ik de andere zaken «neveneffecten». Als mevrouw Dik-Faber een ander woord weet waarvan ze blijer wordt, heb ik er geen enkel probleem mee. Het gaat mij erom dat we het veiligheidssysteem vervangen. We verwachten bovendien op een viertal andere punten een sprong naar voren te kunnen maken om in totaal een systeemsprong te maken. Het is meer het woordgebruik dan dat ik de visie van mevrouw Dik-Faber niet deel. We gaan voor hetzelfde doel. Ik ken de woordvoering van mevrouw Dik-Faber natuurlijk al wat langer.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): We zullen elkaar zeker nog vaak spreken over dit onderwerp. Dan zal in de loop van de tijd wel blijken of het alleen gaat over een verschil in woordkeuze of dat we toch twee verschillende visies hebben. Dat vind ik op dit moment lastig te beoordelen. In mijn tekst heb ik niet alleen aandacht gevraagd voor Zwolle. Dat hebben vele anderen ook gedaan. Ik heb ook aandacht gevraagd voor het goederenvervoer tussen Eindhoven en Venlo, de back-up voor de Betuweroute. Misschien heb ik het antwoord van de Staatssecretaris gemist. Mijn excuses dan. Wellicht kan de Staatssecretaris het even voor me herhalen? Het is namelijk een belangrijk thema.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb aangegeven in een reactie naar mevrouw De Boer dat we het goederentracé specifiek bekijken, omdat dit tijdelijk een rol kan spelen op het moment dat de Betuweroute verbouwd wordt. Als dit tracé het alternatief voor de Betuweroute is, moeten we het goed bekijken. Dit betekent wel dat het systeem aan de andere kant van de grens ook door Duitsland aangelegd moet worden. Dat was mijn punt. Ik heb gezegd dat we nu in de uitwerkingsfase zitten en dat we een aantal tracés waarvoor we specifieke aandacht hebben, maar die niet op de PHS-corridors liggen, meenemen en in kaart brengen met de argumentatie waarom we ernaar kijken. Ik denk dat dit is wat mevrouw Dik-Faber wil.

De **voorzitter**: Er is nog een interruptie. Die had ik niet gezien. Het was wel op het laatste moment.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Dat klopt. Ik was natuurlijk aan het nadenken of ik die ene interruptie hier zou inzetten. De beantwoording van de Staatssecretaris op dit punt maakt dat ik mijn interruptie nu inzet. Ik heb hier de Railmap ERTMS versie 3.0/Nota Alternatieven. Hierin schrijft de Staatssecretaris heel duidelijk dat ERTMS voor haar over veiligheid gaat en dat de rest bijzaak is. Dat is bijvangst, bijwinst etc. Toch staat in alles wat ik tot nu toe heb gelezen dat we hiermee meerdere dingen realiseren. Op de eerste echte pagina staat: het op een hoger plan brengen van de volgende doelstellingen: veiligheid, interoperabiliteit, capaciteit, snelheid, betrouwbaarheid. Dit is geen bijvangst of bijwinst.

Het is de reden om met ERTMS aan de slag te gaan. Ik maak me zorgen als ik de Staatssecretaris dan hoor zeggen dat het haar alleen om de veiligheid gaat en dat de rest bijvangst is, zeker als je ziet hoeveel kosten ermee gemoeid zijn. Ik had concreet gevraagd de doelen smart te maken. Dat betrof niet alleen de veiligheid, maar ook die andere punten. Waarom zegt de Staatssecretaris ineens dat de rest niet van primair belang is? Hoe verantwoorden we die grote investering, als het eigenlijk alleen om de veiligheid gaat?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga even vooruitlopen op mijn beantwoording. Mevrouw Van Veldhoven heeft gelijk. Het moet op ieder punt smart gemaakt worden. Het mag niet zo zijn dat er straks gezegd wordt: het ERTMS kostte ons zo veel en we zijn buiten het budget gelopen. Het maakt niet uit of we het bijvangst noemen of nevenopbrengsten. Als mevrouw Van Veldhoven wil zeggen dat er vijf punten zijn, namelijk het vervangen van het veiligheidssysteem, het korter volgen, de betrouwbaarheid, de capaciteit en de snelheid, ben ik het met haar eens. Ieder specifiek punt moet smart gemaakt worden. Als we een investering doen waarbij de veiligheid minder relevant is, moeten we ons realiseren waarom we die dan doen. Dat kan bijvoorbeeld zijn omdat we korter willen volgen en we dus inhaalsporen moeten aanleggen. Ik splits het zo duidelijk, omdat ik het transparant en smart wil maken om zo te voorkomen dat het op één bult terechtkomt. Dan is de bult in de trant van: «ja, we hebben het veiligheidssysteem vervangen». Dat wil ik nu net vermijden. In die zin ben ik blij dat mevrouw Van Veldhoven deze vraag stelt. Dit is exact wat ik bedoel. De reden dat we aan ERTMS beginnen is wel dat we in Europa hetzelfde veiligheidssysteem willen. Ik probeer steeds zuiver te redeneren. Ik ben het helemaal met mevrouw Van Veldhoven eens. We moeten alle onderdelen smart maken. We moeten inzichtelijk maken welke winst we halen. Alleen dan kunnen we laten zien wat de systeemsprong in Nederland is om maximaal van ons spoor gebruik te kunnen maken. Ik hoop dat hiermee de onduidelijkheid uit de wereld is.

De **voorzitter**: Hebt u geen vervolgvraag?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Misschien heb ik straks nog een heel korte vraag.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik ga specifiek in op Zwolle–Herfte. Door meerdere partijen is de wachttijd van tien minuten in Zwolle genoemd. In Zwolle komen diverse lijnen bij elkaar. Er wordt veel overstapt. Er is een overstapknoop. Daartoe dienen de treinen van de diverse lijnen op hetzelfde moment op het station te zijn, maar ze kunnen niet allemaal op hetzelfde moment het station binnenkomen. De volgorde van binnenkomst en vertrek bepaalt hoe lang een trein op het station staat. De genoemde wachttijd van ongeveer tien minuten is alleen van toepassing op een specifieke trein vanuit Amersfoort in de richting Leeuwarden en betreft alleen de reizigers die niet overstappen. In de voorkeursbeslissing over het spoor knooppunt Zwolle van december 2013 is uitgebreid aandacht besteed aan de mogelijkheden voor het maken van een goede overstapknoop. Daarover hebben we het al gehad. De gekozen oplossing leidt tot een aanzienlijke verbetering van de kwaliteit van de treindienst, waaronder drie minuten reistijdverkortung van onder meer de genoemde trein. Ik geef deze specifieke uitleg omdat er nogal wat vragen over waren. De heer Hoogland stelde de specifieke vraag of de Koopmansgelden voor reistijdverbetering in Noord-Nederland worden ingezet voor ERTMS. De Koopmansgelden waren 122,7 miljoen. Ik zeg «waren», dus ik ben al op weg om uit te leggen wat er aan de hand is. Die gelden zijn op. Begin 2013 zijn er verschillende projecten bestuurlijk besproken en vastgesteld. Ik

noem de lijst maar even op: inframaatregelen stationsgebied Groningen, boogaanpassingen Hoogeveen, seinoptimalisaties Zwolle–Meppel, vervanging van de overweg Wolvega door spoortunnel Om den Noort, Heerenveen overweg, versnelling bediening brug over het Harinxma-kanaal, viersporige halte Groningen-Europapark. Zo is er nog een aantal maatregelen ten behoeve van treinproduct Zwolle–Leeuwarden. Eind 2013 was er nog 20 miljoen over. Dat is naar Zwolle–Herfte gegaan. Er waren toen nog een aantal andere potjes waarin we dat geld bij elkaar hebben gezet met een bijdrage van de regio. Ik knik even, want de regio is hier aanwezig. Ik heb hiermee voldoende inzage gegeven in de Koopmans-gelden.

Mevrouw Dik-Faber heeft gezegd dat ik doel en middelen te veel door elkaar heen gebruik en dat ik te veel redeneer vanuit de economische waarde. Ik heb net gezegd dat ik redeneer vanuit de toegevoegde waarde voor Nederland. Dat is ook de systematiek van de MKBA. ERTMS leidt op alle locaties en trajecten tot voordelen en toegevoegde waarden. De mate waarin verschilt echter aanzienlijk. We hebben in de voorkeursbeslissing hiervoor gekozen. Mevrouw Dik-Faber vraagt of het klopt dat de toegevoegde waarde van ERTMS hoger is op de nu gekozen PHS-corridors, zoals ik heb gesteld. Er werden piekbelastingen in de regio genoemd. Intuïtief zou ik zeggen dat de belasting op de drukke lijnen continu even groot is als op de piekmomenten in Zwolle. De baten zijn berekend op 24 urenbasis, zoals gebruikelijk bij MKBA's, uitgaande van alle reizigers die via de betreffende route reizen en de winsten die deze reizigers boeken. Voor de batenberekening maakt het dan ook niet uit of de reizigers zich op een paar piekmomenten concentreren of dat zij zich gelijkmatig verdelen. Het feit dat er sprake is van piekmomenten geeft al aan dat er op de overige momenten relatief weinig en dus minder reizigers zijn, en dat er dan ook minder baten te halen zijn.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd naar de 900 miljoen van de commissie-Kuiken. Die 900 miljoen komt vaak weer terug. De commissie-Kuiken heeft op basis van een onderzoek van de TU Delft geconstateerd dat er aan ERTMS 900 miljoen meerkosten zijn verbonden. De totale kosten van ERTMS werden door de TU Delft en de commissie-Kuiken geschat op 4 à 5 miljard. Die 900 miljoen zijn dus de meerkosten.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd te voorkomen dat ATB-eilanden middenin ERTMS-trajecten ontstaan. Daarnaast heeft ze gevraagd naar de GSM-R op grote emplacementen. In de planuitwerkingsfase ben ik voornemens pilots uit te voeren. Dat heb ik in de voorkeursbeslissing gemeld. Ik voer geen pilots uit voor de pilots. Het is belangrijk dat we een pilot uitvoeren met een bepaalde vraag om daarop het antwoord te krijgen. Ik denk bijvoorbeeld aan een pilot op Utrecht naar de capaciteit van het GSM-R-netwerk en een pilot bij Zevenaar naar een level 2 op een emplacement. Ik bekijk ook nadrukkelijk of er ervaringen met level 2 op grote emplacementen vanuit het buitenland komen.

De heer Dijkstra heeft gevraagd waarom de kostenraming van de voorkeursbeslissing niet getoetst is. De kostenraming is getoetst. De voorkeursbeslissing is een uitsnede van één scenario. Die is niet getoetst, omdat de kostenraming voor de voorkeursbeslissing regelmatig wordt getoetst. Het KiM heeft gekeken naar kostenberamingen. Die zijn conservatief geraamd. Het KiM heeft aangegeven dat er dubbelingen in de ramingen zitten. Dubbelingen betekent dat het conservatief geraamd is. Het is belangrijk dat we niet met dubbelingen rekenen. Die moeten eruit gefilterd worden om te zien wat uiteindelijk het budget is. Ik zie niet heel veel verschillen met de uitkomsten van het KiM.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd om een tijdlijn van tussenstappen en go/no-gomomenten. Ik heb aangegeven dat de tijdlijn voor de planning in een van de rapporten staat, namelijk op pagina 44 van de basisrapportage. Het is belangrijk dat alarmbellen door iedereen geluid kunnen worden. Ik zal hierop toezien. Ik zal bekijken of we op een of

andere manier in de risicoanalyse kunnen meenemen dat we de check hierop voldoende borgen in dit langdurige proces, zodat we niet aan tunnelvisies gaan lijden.

Mevrouw Van Veldhoven heeft aan het einde van haar inbreng gedurende één minuut een heleboel vragen gesteld. Ze vroeg naar de kosten van een toekomstige upgrade van ERTMS. In de kostenraming zijn de kosten van ERTMS level 2 opgenomen. De kosten van ERTMS level 2+ en level 3 zijn nog niet bekend, omdat deze levels nog niet bestaan. Upgrading van level 2 naar een hoger level is pas aan de orde als dit technisch is bewezen. Dan pas kunnen de kosten goed geraamd worden. Ik begrijp de vraag. Kosten wil je op voorhand weten, maar dat kan alleen als het product al bestaat.

Ik denk dat de vraag naar de back-up voor het systeem van GSM-R gesteld is naar aanleiding van het uitvallen van de mobiele communicatie in Noord-Holland en rond Den Haag van enige tijd geleden. Ik heb inmiddels van ProRail informatie ontvangen naar aanleiding van de vraag wat er is misgegaan en waarom de back-upsystemen onvoldoende werkten. De back-up moet natuurlijk stabiel zijn. ProRail is bezig met verbetermaatregelen. Ik stuur de Kamer nog voor het zomerreces de antwoorden op de vragen die mevrouw Dik-Faber hierover gesteld heeft.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd naar de ervaring in het buitenland met bijdragen van vervoerders aan de ERTMS-ombouwkosten. Het verschilt per land en het hangt een beetje af van de EU-regels. In Denemarken en België lijkt in ieder geval alles vergoed te worden. In Denemarken blijven de on board units formeel eigendom van de infrastructuurbeheerders. In Oostenrijk wordt 50% bekostigd. In Zwitserland worden de vervoerders gestimuleerd om zelf ERTMS aan te schaffen. Dit levert een korting op de gebruiksvergoeding op. De wijze waarop hiermee wordt omgegaan, verschilt dus per land. De interpretatie van de EU-regels ter zake verschilt ook per land. Denemarken heeft de vraag gesteld of zijn model is toegestaan. Ik volg natuurlijk wat het antwoord op die vraag zal zijn. De leden moeten zich voorstellen dat de communicatie tussen de landen en de coördinatie vanuit Europa op dit project maakt dat er stevig gecommuniceerd wordt, dat er veel uitgewisseld wordt, waaronder ook de lessen die de bureaus hebben geleerd, zodat we in ieder geval het wiel niet opnieuw hoeven uit te vinden.

Mevrouw De Boer heeft gevraagd hoeveel de vervoerders gaan bijdragen bij de ombouw van het materieel. Er wordt gestart met de ombouw van het materieel. Dat is mede omdat de uitrol van ERTMS in de baan dan flexibeler kan, omdat de ombouw van het materieel relatief goedkoper is, namelijk 10% tot 20% van de totaalkosten van ERTMS. In de voorkeursbeslissing heb ik aangegeven dat de vervoerders, gegeven hun maatschappelijke opgave, de kosten voor de ombouw naar vermogen voor hun rekening nemen. Wat dit precies inhoudt, hangt onder andere af van de kosten en baten die de vervoerders en verladers willen hebben met de invoer van ERTMS. Daarnaar gaan we ook kijken. In mijn gesprekken met de vervoerders moet daarover meer duidelijkheid komen. Ik bekijk ook de mogelijkheid om Europese subsidies aan te vragen. Gesprekken met de vervoerders en de Europese Commissie lopen als we speak.

De heer **De Rouwe** (CDA): Vervoerders dragen bij naar vermogen. Dat is heel abstract en buitengewoon vaag. Misschien is de Europese subsidie nog wel concreter. Daaronder ligt ongetwijfeld een verordening of die komt er nog onder. Hoe moeten we de verschillende bedragen zien? Er is ruim 2,5 miljard gereserveerd tot 2028. Daarna houdt de boekhouder op met rekenen. Er komt vast nog een reactie op mijn vraag uit de eerste termijn. Komen de bedragen die eventueel uit subsidies of van de vervoerders komen, bovenop de huidige beschikbare bedragen? Houdt dit in dat ERTMS inderdaad verder uitgebreid kan worden, bijvoorbeeld van

de Hanzelijn naar Zwolle–Meppel om quick winst te pakken en geen eilanden te krijgen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik wil niet op de conclusies vooruitlopen, maar het komt inderdaad bovenop het bedrag. We zijn in gesprek over de Europese subsidies en met de vervoerders. De uitkomsten van deze gesprekken zal ik aan de Kamer melden. Ik wil die gesprekken eerst rustig voeren om te bekijken hoe we er allemaal in staan en ons erdoorheen bewegen. Het klinkt vaag. Ja, dat is zo. Het is echter belangrijker dat de leden weten dat we die gesprekken voeren, hoe we erin staan en met welke insteek we de gesprekken aangaan. Het resultaat van deze gesprekken meld ik aan de Kamer.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben benieuwd wanneer het resultaat komt. Het wordt nu allemaal een beetje spannend en nijpend. Het rapport van de tijdelijke commissie ICT komt. De heer Madlener heeft terecht gewezen op de achilleshiel, namelijk het feit dat de Staatssecretaris zegt dat we ons nergens op gaan vastpinnen, maar dat we wel in 2016 gaan aanbesteden. De resultaten zijn belangrijk voor de onderhandelingspositie, omdat duidelijk is wat we van elkaar kunnen verwachten. Met welke bedragen, welke marges, welke bandbreedtes houdt de Staatssecretaris rekening en heeft ze die nu al ingebouwd? We kunnen moeilijk een vergadering hebben over de vraag wat billijk is en wat we ervoor over hebben, als we nog niet weten wat die vraagtekens eventueel inhouden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik begrijp wat de heer De Rouwe zegt. Als je op weg gaat, wil je het kader weten. Ik weet niet of de EU een verordening aan het schrijven is, maar de EU is op dit moment wel aan het schrijven om die subsidie mogelijk te maken. Een en ander hangt af van wat daaruit komt. Het is belangrijk dat we met de vervoerders in gesprek gaan over de vraag waar welk rendement neervalt en hoe we dan eventueel de kosten kunnen verdelen. Met die insteek ga ik de gesprekken in. Voor de vervoerders is het belangrijk te weten wat het rendement is als ze investeren. Die vraag is terecht en die wil ik ze ook voorleggen. Ik begrijp dat de heer De Rouwe wat meer duidelijkheid wil. Het is belangrijk dat de Kamer weet dat we dit traject gaan lopen. Ik wil niet opeens melden: by the way, er is ook een verordening. Doordat ik het in dit stadium meld, kan ik helaas op een aantal vragen geen antwoord geven. Men is nu aan het schrijven. Ik ga ervan uit dat, als ze in Europa doorschrijven, dit jaar nog duidelijk wordt hoe het met de Europese subsidiemogelijkheden zit. We zijn in gesprek met de vervoerders. Ik ga ervan uit dat ik daarover in de loop van dit jaar kan berichten.

In het verleden hebben we een aantal aanbestedingen gedaan, waarvan je je afvraagt of je die met de kennis van nu had gedaan. Laat ik het zo maar formuleren. Het is altijd goed om te bekijken waarom die keuzes toen zijn gemaakt, waarom er achteraf gezegd wordt dat die keuzes toen niet oké waren, wat de kennis is die je daarmee opdoet, wat je zeker niet meer moet doen en wat wel. Daarvan moet je een goede analyse maken. We hebben eerst een voorkeursbeslissing, dan een planuitwerking. Daarin wordt een aanbestedings- en contracteringsstrategie opgesteld. Ik streef ernaar zo veel mogelijk en zo goed mogelijk ERTMS te verkrijgen. Ik verwacht dat de eerste uitkomsten van deze strategie begin 2015, dus over een maand of zeven, bekend zijn, zodat ik die met de Kamer kan delen. Ik wil zo slim mogelijk aanbesteden.

De vraag is dan ook niet alleen wat de meeste aanbestedingswinst oplevert, maar ook wat we kunnen leren van aanbestedingen uit het verleden. Die analyse moeten we heel duidelijk en transparant maken. Het is natuurlijk heel gemakkelijk om jaren later te zeggen dat we het toen anders hadden moeten doen. Ik wil heel graag weten wat de argumenten voor een bepaalde keuze waren en waarom men achteraf zegt dat het niet

de juiste keuze was. Vaak geeft een analyse van de redenen waarom je iets niet doet of waarom je achteraf zegt dat je het niet had moeten doen, goede informatie. De Kamer wordt hierover in het kader van de voortgangsrapportage geïnformeerd. Ook hierbij doe ik geen onomkeerbare stappen.

De aanbesteding is voorzien in 2016. Ik zei al dat er een aanbestedings- en contracteringsstrategie wordt ontwikkeld. Er wordt gestreefd naar een optimale aanbesteding. De omvang van de aanbesteding, in percelen of in zijn geheel, en de wijze van aanbesteding spelen daarbij een belangrijke rol. Die strategie zal ik met de Kamer delen.

Bij het opstellen van de kostenraming is gekeken naar de schaalvoordelen en naar de ervaringen in Denemarken. Ik ben zelf ook in Denemarken geweest. Een vergelijking van de Deense situatie met de Nederlandse maakt duidelijk dat er niet meer schaalvoordelen zijn te halen. Dat geldt zowel bij een aanbesteding voor geheel PHS, als bij een aanbesteding voor heel Nederland. We bekijken het wel. Als de strategie er is, zal ik de afwegingen met de Kamer delen.

Mevrouw De Boer had het over meerdere partijen naast elkaar. De praktijk in Denemarken wijst uit dat het daar dusdanig heeft uitgedaakt dat meerdere marktpartijen elkaar scherp hielden. De Deense aanbesteding is heel goed verlopen. Ik zie Denemarken als een voorbeeld. Van groot belang is dat er een marktspanning gecreëerd wordt. Concurrentie houdt de partijen scherp. In Denemarken heeft men dit gedaan door het land in tweeën te knippen en het materieel separaat aan te besteden. Ook deze informatie neem ik mee in de analyse en argumentatie van mijn aanbestedingsstrategie. Die wordt niet per se een exacte kopie van de Deense aanbesteding. Uiteindelijk hangt het ook samen met de spoorcharacteristieken etc. In Denemarken is een vrij groot deel spoor dat niet in dichtbevolkt gebied ligt. Er zijn lange lijnen. Ik streef naar een zo goed mogelijk resultaat en ik zal er zo transparant mogelijk over zijn.

Mij werd de vraag gesteld hoe ik het project beheers. Het is belangrijk dat er een risicobeheersing in dit project zit. De Kamer heeft een risicoanalyse gekregen met de beheermaatregelen die steeds geactualiseerd worden. Het is belangrijk dat we veel partijen betrekken, zoals stakeholders en marktconsultants. Bovendien is het belangrijk om de afweging tussen zorgvuldigheid en tempo steeds in goede balans te brengen. De heer De Rouwe heeft gezegd: dan maar wat langzamer. De heer Madlener heeft gezegd: dan maar niet 2016. Het is belangrijk dat je jezelf scherp houdt en op tempo blijft. Je moet die afweging steeds goed maken. Het is belangrijk dat we onderweg steeds reviews uitvoeren. Je wilt van alles voorkomen, zeker tunnelvisies. Je wilt dat een project op een goede manier verloopt.

Ik neem de kostenbeheersing zeker mee in de voortgangsrapportages. Dat is ook aangekondigd. Tot op heden zijn er geen uitgaven gedaan. Dat gaat de komende maanden beginnen. We moeten transparant zijn over de uitgaven. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd hoe ik op die kostenbeheersing stuur. Kostenbeheersing is een onderdeel van de algehele projectbeheersing. We moeten continu monitoren op kosten. Er wordt ook over gerapporteerd in de halfjaarlijkse voortgangsrapportages.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Veldhoven, ik laat het toe, maar het was eigenlijk niet de bedoeling.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Het is heel kort.

De **voorzitter**: Ja, en dan komt de heer Madlener en dan nog een paar. U had nog een halve interruptie, dus de heer Madlener heeft pech gehad.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Zo is het precies. Ik had beloofd dat ik die interruptie kort zou houden en die is ook heel kort. Ik had aan de

Staatssecretaris gevraagd om ervoor te zorgen dat in de voortgangsrapportages niet alleen de kostenbeheersing, maar ook de kostentoedeling helder is. Daarmee gaat het vaak mis bij ICT. Je krijgt dan een hele berg op manuren, maar je weet niet waarin die dan zitten. Dus kostentoedeling is naast kostenbeheersing heel belangrijk.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik heb het goed gehoord. Mevrouw Van Veldhoven snijdt een terecht punt aan.

De heer Dijkstra heeft gevraagd of ik de aandachtspunten van de Gate Review meeneem. De verkenningsfase is in het geheel gereviseerd. Ik vraag me altijd af hoe Fransen dit noemen. Die gebruiken immers geen Engelse woorden in hun taal. Daarom begrijp ik ook alsmaar niet wat «computer» in het Frans is. De verkenningsfase is in zijn geheel gereviseerd in een Gate Review. Zoals gebruikelijk bij grote projecten, wordt er een rapport gemaakt van de wijze waarop er wordt omgegaan met de aandachtspunten uit deze Gate Review. Ik heb al aangegeven dat de alarmbellen heel belangrijk zijn, vanwege de mogelijkheid van een tunnelvisie.

Er is gevraagd waarom ik nog langer investeer in ATB-Vv. Het is niet de eerste keer dat dit gevraagd wordt. Ook in andere AO's komt dit onderwerp regelmatig voorbij. De voorkeursbeslissing ERTMS laat zien dat het nog de nodige jaren zal duren voordat ERTMS is uitgerold. Ik heb de Kamer meermalen aangegeven dat het voor de veiligheid van het spoor belangrijk is verder te investeren in ATB-Vv. Het is een effectieve manier om het aantal stoptonende seinpassages (STS-passages), maar vooral het risico daarvan, verder te beperken. De Kamer heeft deze week het rapport toegestuurd gekregen. Er is maar een minimale afname van het aantal STS-passages. De risico's, de gevolgen van de STS-passages, zijn echter enorm naar beneden gegaan. Dat is precies wat de ATB-Vv teweegbrengt. Het doel is natuurlijk nog steeds om het aantal STS-passages verder naar beneden te brengen. De leden weten dat ik daaraan werk. Als je ziet hoe in drie jaar tijd het risico van het rijden door rood sein substantieel is afgenomen, is het een investering die blijkbaar rendement oplevert. Het ontvangen voorstel van ProRail voor verdere uitrol van ATB-Vv voorziet in een fasegewijze uitrol, waarbij steeds afgestemd kan worden op de uitrol van ERTMS. Ik neem binnenkort een besluit over de eerste tranche van de verdere uitrol. Of het daadwerkelijk ook 120 miljoen gaat kosten, zullen we zien. Ik ben er zorgvuldig in. We moeten het gemotiveerd doen. Dat het aantal STS-passages minimaal naar beneden gaat, maar het risico wel enorm afneemt, is natuurlijk een effect dat wij allen willen. Dat hoop ik althans.

In het ILT-rapport wordt gesteld dat het effect van ATB-Vv lijkt te zijn uitgewerkt. Mevrouw Dik-Faber vroeg waarom ik dan nog in ATB-Vv investeer. In het ILT-rapport wordt niet gesteld dat het effect van ATB-Vv is uitgewerkt, maar dat de effectiviteit van het maatregelenpakket uit 2004 een grens bereikt lijkt te hebben. Daarbij behoort onder andere de uitrol van circa 1.000 ATB-Vv-installaties. Het ILT stelt daarom dat naast de aanvullende maatregelen uit het STS-verbeterplan van 2012, een verdere uitrol van ATB-Vv een belangrijke factor is om het aantal STS-passages en het risico daarvan terug te dringen. Ik ken de Kamer en verwacht dat we dit rapport nog zullen bespreken.

De rapporteur, de heer Dijkstra, vroeg hoe ik de samenhang zie van ERTMS met andere spoorprojecten. Het slim combineren van ERTMS en de aanpak Beter en Meer is onderdeel van de geïntegreerde aanpak. Die houdt in dat projecten en programma's meer in samenhang worden bekeken in plaats van dat ze los van elkaar staan en elkaar tegenwerken. Een bekend voorbeeld is dat de focus op frequentieverhoging en punctualiteit ten koste kan gaan van de veiligheid, bijvoorbeeld plannen op rood in plaats van plannen op groen. Binnen die geïntegreerde aanpak wordt onder regie van I en M door ProRail, NS, overige goederenver-

voerders en decentrale overheden gezocht naar samenhang in projecten en programma's. Zo wordt ook gekeken naar de samenhang tussen PHS, de be- en bijsturing, de dienstregelingwijziging per 2017 en ERTMS. Er wordt gestreefd naar zo min mogelijk hinder voor reizigers, vervoerders en omwonenden en naar zo veel mogelijk synergie- en efficiencyvoordelen. Dit is belangrijk. We kijken naar het Infrafonds, PHS en ERTMS. We willen heel goed bekijken waar we financieel gezien welke winst krijgen en welke keuzes we dan maken met het geld dat vrijvalt. Daarom is het belangrijk dat u en ik inzage hebben in het gehele plaatje.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd op welke manier ik andere stakeholders betrek en of ik werknemers, onder wie machinisten en mensen uit de top van bedrijven, meeneem. Het is belangrijk dat er een goede samenwerking is met de stakeholders. Uiteindelijk moeten we het met zijn allen doen. Het is een succesfactor als je dat met zijn allen goed doet. Er is regelmatig contact geweest met de Finmeccanica-partijen (FNM), goederenvervoerders, overige vervoerders, historische treinen, onderhoudstreinen, decentrale overheden, leasemaatschappijen, vakbonden en consumentenorganisaties. Er is een gebruikersoverleg met machinisten en treindienstleiders opgestart. Verder worden de contacten met de markten en de stakeholders voortgezet. Ik heb contact over ERTMS met de NS en ProRail. Op alle lagen en niveaus en in alle combinaties wordt bekeken op welke manier we dit goed kunnen doen. Op het moment dat je het op verschillende punten tussen en in organisaties verankert, merk je dat mensen gaan meedenken. Los van het feit dat je de benodigde informatie uit een organisatie krijgt, krijg je ook de commitment, omdat mensen het zich meer eigen gaan maken.

Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd naar energiebesparing, geluid en trillingen. De effecten op de energiebesparing en vermindering van geluid en trillingen zijn bekeken ten behoeve van de MKBA. Hieruit blijkt dat er beperkte negatieve effecten te verwachten zijn op het terrein van geluid en positieve effecten op het energiegebruik. In de planuitwerkingsfase bekijken we deze effecten nader. Invoering van ERTMS is geen besluit in de zin van Tracéwet of m.e.r. Aangezien we verwachten dat de effecten beperkt zijn, lijkt een m.e.r. me niet nodig. Het is wel belangrijk dat we de effecten in het oog houden en bekijken in welke mate deze optreden. Op het moment dat er een indicatie is om er meer mee te doen, moeten we dat ook doen. Het wordt in ieder geval meegenomen.

Ik weet niet of ik alle vragen heb beantwoord of dat een deel van mijn antwoorden te technisch was.

De **voorzitter**: Dat gaan we meteen inventariseren. Eerst is er nog een vraag van de heer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA): Nee, ik heb geen vraag. Ik ging in op de vraag van de Staatssecretaris of alle vragen beantwoord waren.

De **voorzitter**: En wat was het antwoord?

De heer **Hoogland** (PvdA): Het antwoord van mijn kant was nee. Ik weet niet of er meer collega's nog een vraag open hebben staan. Vindt u het goed als ik daarop attendeer?

De **voorzitter**: Dat vind ik zelfs heel goed.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb een vraag gesteld over een onderzoek naar de uitgeklede ATB-ERTMS versie 2 en de mogelijke uitrol daarvan. We kunnen uiteraard instemmen met het beschikbaar komen van het geld, maar juist vanwege de flexibiliteit en het niet willen van «hagelslag», willen we de mogelijkheid houden om het te onderzoeken. Is de Staatsse-

cretaris bereid om dit te onderzoeken en op welke wijze kan ze hierover aan de Kamer rapporteren?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik weet waarop de heer Hoogland doelt. Iemand heeft gemeld dat kastjes in het treinstel technisch mogelijk zijn, maar dan niet helemaal onder de baan door. Mijn ervaring is dat het belangrijk is om met mensen in gesprek te gaan die dit vrij stellig volhouden, ook als blijkt dat het technisch niet aan de orde is. De persoon op wie de heer Hoogland doelt, heeft dit in een hoorzitting aangegeven. We gaan in ieder geval met deze persoon in gesprek. We bekijken het inhoudelijk en bekijken of we er verder onderzoek naar moeten doen. Daarna rapporteren we de uitkomst terug aan de Kamer.

De heer **Hoogland** (PvdA): Mag ik dan gelijk mijn interruptie gebruiken?

De **voorzitter**: Ja hoor, dat mag u zeer zeker.

De heer **Hoogland** (PvdA): De Staatssecretaris spitst het toe op één persoon. Daar ging het mij niet zozeer om. Dit is een persoon die het kan weten. Het is goed dat de Staatssecretaris bereid is met deze persoon in gesprek te gaan en een en ander te onderzoeken, totdat er in 2016 daadwerkelijk een scenario wordt vastgesteld waarvoor we gaan. Ik verzoek haar alle opties tot die tijd open te houden en er breder naar te kijken. De Staatssecretaris zegt dat ze in het buitenland kijkt. Ze heeft nu – ik zeg het even oneerbiedig – één techneut met wellicht een oplossing, maar misschien zijn er nog wel meer. We vragen dit juist om niet in een tunnelvisie te belanden. In analogie met wat de heer Madlener zei, zeg ook ik dat zorgvuldigheid boven snelheid gaat.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik vind het een goed punt van de heer Hoogland. Ik zal gelijk laten nagaan of in andere landen soortgelijke technische oplossingen zijn genoemd, of die onderzocht zijn, wat ermee is gedaan en waarom. Die «waarom»-vraag is vaak de belangrijkste vraag. Ik vind het een goed punt.

De heer **Hoogland** (PvdA): Rapporteert de Staatssecretaris dit dan ook aan de Kamer? Dan hebben we meer een totaalbeeld voor de afweging straks.

Staatssecretaris **Mansveld**: Natuurlijk rapporteer ik het ook aan de Kamer. Ik zal er ook voor zorgen dat er bekeken wordt of in het buitenland mensen voorbij zijn gekomen met een andere invalshoek of andere oplossingen. Ik rapporteer dit in zijn geheel aan de Kamer.

De **voorzitter**: We hebben nog ongeveer een kwartier. Ik stel de woordvoerders voor elk nog een vraag te stellen, als ze daaraan behoefte hebben. Dat moet kunnen. Houd de vragen alstublieft wel beknopt.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. Ik had dertien vragen. Ongeveer tien daarvan zijn beantwoord. De Staatssecretaris heeft niet direct antwoord gegeven op de vraag over staatssteun. Ze heeft wel aangegeven dat ze in gesprek is. Dat is belangrijk. Dan kunnen we problemen hiermee voorkomen. Ze kijkt ook naar de subsidies. Dat is mooi. De meest urgente openstaande vraag is wanneer we tussentijds gaan evalueren. Wilt de Staatssecretaris daartoe een voorstel doen? Wanneer beslissen we wat? Dat is het belangrijkste. Verder valt het me op dat de Staatssecretaris de andere doelen ook meeneemt en dat ze die smart maakt. Dat is de winst van vandaag. Bovendien zitten de risicobeheersing en toedeling er ook in. Dat zijn voor mij de voornaamste punten.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Het CDA heeft ervoor gepleit om verder te kijken dan de boekhoudkundige benadering 2028 en om verder dan de Randstad te kijken. We hebben daarover een opvatting uitgesproken. Om die reden willen we een VAO aanvragen om een politieke uitspraak te krijgen. Dit heeft ook te maken met het regeerakkoord op dit punt. De heer Hoogland zei het terecht, evenals de heer Madlener, en ook wij zeggen dat 2016 voor ons geen ijkpunt is. Wat ons betreft trekken we daaruit ook een politieke conclusie. Die datum staat in de weg. Het KiM geeft aan dat van alle winsten die geboekt staan bij het MKBA, de reistijdwinst de meest cruciale is. Als die meevalt, zal het MKBA hevig gaan plussen. Dat zal dan voor het eerst zijn, want hij staat onder de een. Als die tegenvalt, gaat het de verkeerde kant uit. Ik vraag de Staatssecretaris om naast de kosten ook de reistijdwinst als een heel belangrijke indicator te beschouwen en de Kamer expliciet hierover te informeren. Dat vraag ik omdat het KiM, een externe partij, zegt dat hier de crux in zit. Tot slot heb ik nog een laatste opmerking. Wat het CDA betreft moeten we ook bij de Hanzelijn de problematiek van Zwolle bekijken. Kan de Staatssecretaris bekijken of we ERTMS daar eerder kunnen aanleggen om daarmee reistijdwinst te boeken? Ik snap dat we dit aan de technuten moeten overlaten. We overwegen desalniettemin op dit punt een motie.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Die motie kunnen we misschien voorkomen door nader te onderzoeken of de andere varianten kunnen worden meegenomen in de slipstream. Dat vroeg ik net ook al. Ik zeg er met klem bij dat die varianten door de deskundigen zijn aangegeven. Met andere woorden: kan de Staatssecretaris inzichtelijk maken waarom die varianten al dan niet in aanmerking komen na de voorkeursvariant? Voordat we straks moties gaan indienen, wil ik hierover eerst meer informatie krijgen.

Ik kom even terug op het technische stuk. Ik heb op een aantal vragen geen antwoord gehad. Wordt de techniek ook onderzocht? Wat te doen als het niet lukt om in te bellen? Wordt er naar de GSM-systemen gekeken? Wat als je niet kunt overschakelen van ATB naar ERTMS of vice versa? Wordt dit soort vragen meegenomen?

Ik heb gevraagd naar de bijdrage van de vervoerders. Het is interessant om te bekijken of je een lagere gebruikersbijdrage kunt hanteren. Misschien kunnen we verschillende varianten onderzoeken. Oostenrijk had een bijdrage van vervoerders van 50%. De inzet mag daar best op gericht worden, zeker bij de grootste vervoerder die het meeste profijt ervan heeft.

We moeten alle treinen voorzien van ERTMS. Dat geloof ik graag, maar in alle regio's waarin ik met de trein reis, zijn er vaste trajecten. Die treinen worden niet overal in het land ingezet. Je kunt nog eens bekijken of alle treinen wel gelijk moeten worden voorzien van ERTMS.

De **voorzitter**: Mevrouw De Boer, ik wijs u erop dat een aantal van de vragen die u gesteld hebt, wel degelijk zijn beantwoord, op een na. U zult het zo wel horen van de Staatssecretaris, maar het viel me op.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. Mijn vragen zijn beantwoord. Ik heb nog een puntje. Ik zit namelijk een beetje tegen die 120 miljoen voor ATB-Vv aan te hikken. Ik snap wat de Staatssecretaris zegt. Als alle grote knelpunten zijn gedekt, zijn er dan niet zodanig afnemende meeropbrengsten dat je die 120 miljoen zou kunnen besteden aan bijvoorbeeld het inbouwen van liften in treinen of de VeZA-boog? Ik noem maar wat zijstraten. Ik ben bang dat het marginaal nut van die 120 miljoen misschien wel heel laag zal zijn.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Het is goed om vast te stellen dat de Staatssecretaris in ieder geval kiest voor zorgvuldigheid boven snelheid.

Daarom kan de PvdA instemmen met het voorkeursbesluit om verder te gaan met ERTMS. Daarbij merk ik op dat we ervoor moeten waken dat er geen «hagelslag» over het land wordt uitgestrooid, en dat we tot 2016 de tijd nemen om zorgvuldig de scenario's te onderzoeken. We moeten nu niet allerlei trajectjes pushen naar aanleiding van mails, lobby's en regionale belangen. We moeten een integrale afweging maken. De reden hiervoor is dat dit systeem er niet zomaar voor even ligt, maar nog 50 jaar mee moet. Kijk maar naar ATB en hoelang dat meegegaan is. Daarvoor geldt zorgvuldigheid boven snelheid. Hierbij wil ik het voor nu laten.

De heer **De Rouwe** (CDA): De vraag is heel simpel. Als de PvdA zo stellig zegt dat zorgvuldigheid voor snelheid gaat, wordt die gekke passage uit het regeerakkoord dan ook ontspannen losgelaten?

De heer **Hoogland** (PvdA): Dit is een heel politieke vraag. Eigenlijk vind ik dat jammer in dit overleg. Iedereen weet dat we dit moeten doen en dat we ons moeten focussen op nut en noodzaak en de vraag waar ERTMS het meeste effect heeft. We hebben er nog eventjes de tijd voor. Ik kan die vraag niet beantwoorden. Als er informatie is die ons doet vermoeden dat het zorgvuldiger en beter is om het in 2017 in te voeren, ben ik de eerste die daarover in gesprek wil gaan. De heer De Rouwe focust op iets heel anders. Hij wil een wig drijven in de coalitie en een debatje over het regeerakkoord. Ik vind dat oprecht minder interessant. Laten we elkaar de hand schudden op onze overeenkomsten om het zorgvuldig te doen en af te wachten hoe het traject verder loopt en waarmee de Staatssecretaris verder in de tijd komt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Het is volstrekt logisch dat deze vraag op tafel komt. De vraag is namelijk wat voor waarde we moeten hechten aan deze woorden. Het is volstrekt logisch dat deze druk benoemd wordt. Ook de ICT-commissie die nu aan de gang is, zegt dat de politiek in het verleden heel vaak fouten heeft gemaakt door te koersen op data met «dan moet het en dan zal het». Het is prima dat de heer Hoogland het allerlei benamingen geeft, maar er zit een heel serieuze reden achter.

De **voorzitter**: Het punt is helder.

De heer **De Rouwe** (CDA): Vandaar ook dat ik deze vraag op tafel leg. De heer Hoogland zegt: geef ons even tijd. Nou, die zal komen. Ik vind het wel belangrijk om het politiek aan te snijden.

De **voorzitter**: Het punt is meer dan helder. Ik had u verzocht kort te zijn. Dat lukt blijkbaar niet. Wel graag een kort antwoord van de heer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het is geen vraag meer. Ik begrijp wat de heer De Rouwe zegt. Zeker in de context van het lopende onderzoek is het een relevante suggestie. Ik focus me nu even op de inhoud. Laten we afwachten wat er komt en wat er mogelijk is. Zoals de Staatssecretaris al aangaf, gaat het om de marktspanning. Laten we eerst bekijken hoe die op dat moment is en dan besluiten of we de aanbesteding starten.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ook na dit goede debat blijf ik worstelen met de vraag waarom we onze keuze niet maken op basis van wat het beste voor Nederland is, maar op basis van het nu beschikbare budget. Je kunt ook kiezen voor een optimaal scenario en er dan langer over doen. Ook na 2028 is er nog wel een wereld met een Infrafonds of geld voor infrastructuur. We weten nog niet exact hoeveel, maar mijn partij gaat ervan uit dat er in ieder geval iets zal zijn.

Wanneer krijgen we een voorstel voor smart targets? Dan pas weten we wat we voor ons geld krijgen. Ik ben het eens met de inzet van de Staatssecretaris om zo veel mogelijk aaneengesloten trajecten te creëren. Laten we het patchwork van de 130 km/u alsjeblieft niet vertalen naar het spoor.

Ik heb nog twee vragen waarvan me niet helder voor de geest staat of die beantwoord zijn. Is het echt allemaal nodig, wat de decentrale vervoerders betreft? Kunnen we het niet met fasering of met aankopen bij vervanging doen. Is dat lijntje tussen Groningen en Delfzijl echt nodig?

Ik had gevraagd of de uitrol sneller kan plaatsvinden door de implementatietermijn tussen trein en spoor te verkorten. Kan dat?

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De politieke vraag over de aanbesteding in 2016 is belangrijk. Zoals de heer De Rouwe al zei, kan het best zijn dat de les is dat het helemaal niet verstandig is om je politiek zo vast te pinnen op een datum. Tussen de regels door hoor ik de PvdA en de Staatssecretaris zeggen dat ze dit met ons eens zijn. Toch houden ze vast aan die datum. Het gaat vaak fout als de politiek onder de spanning van «we moeten elkaar vasthouden» beslissingen forceert die niet de beste zijn. We hebben twee onderzoeken: het lopende onderzoek naar de Fyra en het onderzoek naar de ICT bij de overheid. Dit zijn twee belangrijke onderzoeken die relevant hiervoor zijn. De Staatssecretaris wil vooral een voorbeeld nemen aan Denemarken. Denemarken heeft net de Fyra gekocht, die zo'n enorm debacle heeft veroorzaakt. Kortom, we wachten een motie af met de strekking dat we ons niet op die datum moeten laten vastpinnen, ook al is dat kennelijk politiek in steen gehouwen. De PVV blijft oproepen om kalm aan te doen met dit dossier. Het gaat niet over een paar kleinigheden, maar over een miljardeninvestering. Laten we de onderzoeken dus afwachten. De motie om wat flexibeler met de datum om te gaan, wacht ik ook af.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik begrijp dat de heer De Rouwe zich niet gehouden voelt aan het regeerakkoord. Daarin hebben we een datum opgenomen. Die geeft een ambitie weer en is een leidraad voor de plannings. Oorspronkelijk heeft de commissie-Kuiken gezegd: vort, vort, graag even tempo maken. Zorgvuldigheid is echter belangrijk. De balans tussen snelheid en zorgvuldigheid moet blijven bestaan. Als daartussen een keuze gemaakt moet worden, zal zorgvuldigheid altijd voor tempo gaan. Zonder ambitie in je planning kom je er niet. We liggen op schema en 2016 is haalbaar. We zijn helemaal niet raar aan het doen om die datum te halen. Mocht het om inhoudelijke redenen verstandig zijn om te temporiseren, dan zal er getemporeerd worden. Daarvan ga ik echter niet op voorhand uit.

Over tussentijdse evaluaties heb ik aangegeven dat ik nog een brief stuur over de planning en de go/no-gomomenten. Die heb ik toegezegd aan mevrouw Van Veldhoven. Daarin geef ik expliciet aan wanneer ik de evaluaties laat doen. Ik stuur de Kamer een tijdschema of liever gezegd een volgordeschema van wat er het eerst moet gebeuren etc. Hiermee geef ik ook antwoord op een vraag van de rapporteur. In die brief neem ik gelijk de doelen mee. Dat is heel belangrijk, omdat er snel behoefte is aan dat kader. Bovendien voorkomt dit dat de Kamer denkt dat ik de bijvangst vergeten ben. Dat is niet aan de orde en voor de Kamer is het dan ook transparant en inzichtelijk.

Mij werd de vraag gesteld of 100% van het materieel wordt omgebouwd. Aangezien de kosten van het duaal uitvoeren van materieel aanzienlijk lager zijn dan de kosten van duaal uitvoeren van de infrastructuur, is het van belang eerst het materieel om te bouwen. Op die manier wordt de inzet van treinen niet beperkt. Alle treinen, ook de regionale, moeten naar werkplaatsen elders in het land kunnen rijden. We moeten het op een slimme manier doen en bekijken wat ervoor nodig is. De vervoerder kan

het beste antwoord geven op de vraag of we het geheel van het materieel ombouwen en op welke manier, of dit daadwerkelijk nodig is, en of dingen die vervangen worden, aan het einde gedaan kunnen worden. Het is logisch dat we deze dingen met de materieleigenaren overleggen. We moeten niet in de situatie komen dat er ergens een trein strandt omdat deze niet omgebouwd is.

We onderzoeken de stabiliteit van GSM-R. Dit is een deel van de pilot rond Utrecht. De trein valt overigens gewoon stil als het inbellen niet lukt.

De vraag over ATB-Vv en de effectiviteit hiervan heb ik al beantwoord. Ik weet niet of het daadwerkelijk nodig is om die 120 miljoen volledig te investeren. We bekijken het in tranches. We kijken naar een optimale volgorde om het zo effectief mogelijk en met het hoogste rendement te doen. Het lijkt me onverstandig om op voorhand te zeggen dat we het niet doen.

De heer De Rouwe merkte op dat de reistijd een cruciale indicator is en vroeg of ik die ook als zodanig wil behandelen. Het klopt wat de heer De Rouwe zegt. Reistijd is inderdaad een belangrijke indicator. Deze zal ook worden gemonitord. We hebben vijf doelen voor ERTMS: veiligheid, capaciteit, interoperabiliteit, snelheid en betrouwbaarheid. Daar kijken we naar en we monitoren nauwkeurig waar welk rendement is. In die zin onderstreep ik de opmerking van de heer De Rouwe.

Ik kom nog even terug op Zwolle. Ik heb vrij specifiek geantwoord op de situatie rond Zwolle, omdat het daar bestaande probleem niet opgelost wordt met ERTMS. Het belangrijkste is om de treinen op zo'n manier op te stellen en te plaatsen dat ze niet op elkaar hoeven te wachten. Een besluit hierover is een half jaar geleden genomen. Die investering wordt gedaan. ERTMS biedt geen oplossing. We moeten eerst die flessenhals weghalen, zodat treinen niet op elkaar hoeven te wachten omdat er te weinig ruimte is.

Wat betreft de VeZA-boog laat ik me vandaag niet door de heer Smaling verleiden. Ik moet zeggen dat het moeite kost, maar ik ga het niet doen. De vragen over integrale afweging en lappendekens heb ik beantwoord. Mevrouw Van Veldhoven stelde de intrigerende vraag of het budget leidend is of het scenario. We hebben gekozen voor dit scenario en daarbij hoort een budget. Het is te kort door de bocht om te zeggen: the sky is the limit, we hebben alle ambitie, we letten even niet op de middelen, maar we leggen gewoon overal ERTMS aan. We hebben nu gezegd dat we ERTMS het eerst aanleggen waar dat het meeste rendement geeft. Bovendien bekijken we of een aantal punten, zoals het goederenvervoer Venlo–Eindhoven, ook meegenomen moet worden. Er is specifiek gevraagd naar de argumenten voor Zwolle–Herfte. Als het financieel zou kunnen, doen we het dan ook? Hoe leggen we een prioritering aan? We willen transparant zijn. Het budget is voor mij zeker niet leidend. De voorkeursbeslissing is niet op geld gebaseerd, maar op inhoud, op MKBA's, op onderzoek, op reviews. Ik probeer stappen te zetten via de inhoud. Nu is in het leven geen eindpunt. Deze voorkeursbeslissing hebben we nu genomen en daarmee gaan we aan het werk. De toezeggingen die ik de Kamer heb gedaan over wat ik verder hierover in kaart breng, zal ik gestand doen, ook voor wat betreft het smart maken.

De **voorzitter**: Ik dank de Staatssecretaris voor haar beantwoording. We hadden afgesproken dat we verder geen vervolgvragen gingen stellen. Dat gaan we dus ook niet doen, mevrouw De Boer. Voor vervolgvragen verwijs ik naar het VAO dat is aangevraagd door de heer De Rouwe namens het CDA.

Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd:

- De Staatssecretaris doet de Kamer een planning toekomen van alle go/no-gomomenten en evaluaties in het project ERTMS. Ze neemt hierin ook de doelen mee.

- De Staatssecretaris brengt bij de planuitwerking in beeld welke trajecten buiten het PHS extra aandacht krijgen en waarom.
- De Staatssecretaris bericht de Kamer over de resultaten van haar gesprekken met de vervoerders over hun financiële bijdragen aan de inbouw van ERTMS en over de voortgang in Brussel inzake subsidie-mogelijkheden. Ze doet dit in de loop van 2014.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer begin 2015 over de aanbestedingsstrategie voor ERTMS.
- De Staatssecretaris bericht de Kamer over creatieve alternatieven op het gebied van ERTMS, die in Nederland en het buitenland zijn bedacht.

Volgens mij was dit alles. Over die afkorting ERTMS struikel je gigantisch. Die ga ik binnenkort volledig uitspreken, want dan weet iedereen buiten deze zaal waarover we het hier hebben. Zullen we afspreken dat we geen afkortingen meer gebruiken?

Ik dank u allen zeer. Ik dank de Staatssecretaris en haar staf en de woordvoerders.

Sluiting 19.03 uur.