

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat hebben verschillende fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de Twaalfde voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 76), haar brief over het Treinongeval Hooghalen (Kamerstuk 29 893, nr. 243) en de brief over de vitaal beoordeling wegen en spoor (Kamerstuk 30 821, nr. 108).

De voorzitter van de commissie,  
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,  
Rijkers

<b>Inhoudsopgave</b>	<b>blz.</b>
<b>I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties</b>	<b>2</b>
Inleiding	2
Inbreng rapporteur groot project ERTMS	2
Inbreng fracties	3
VVD-fractie	3
PVV-fractie	4
CDA-fractie	6
D66-fractie	8
GroenLinks-fractie	8
SP-fractie	9
ChristenUnie-fractie	11
<b>II Reactie van de bewindspersoon</b>	<b>12</b>

## **I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties**

### **Inleiding**

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken ten behoeve van het schriftelijk overleg Spoorveiligheid/ERTMS en hebben daarover nog enkele opmerkingen en vragen.

De leden van de PVV-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de betreffende beleidsbrieven en willen nog enkele vragen voorleggen.

De leden van de CDA-fractie hebben kennisgenomen van de stukken ten behoeve van het schriftelijk overleg Spoorveiligheid/ERTMS.

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de stukken ten behoeve van het schriftelijk overleg Spoorveiligheid/ERTMS.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben kennisgenomen van de stukken en hebben hier enkele vragen en opmerkingen over.

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de agenda voor het schriftelijk overleg Spoorveiligheid/ERTMS, en hebben daarop de volgende inbreng.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de brieven van de Staatssecretaris over Spoorveiligheid/ERTMS. Zij hebben nog enkele vragen.

### **Inbreng rapporteur ERTMS**

Het lid Van Aalst (PVV), in zijn functie als rapporteur van het groot project European Rail Traffic Management System (ERTMS), zal enkele punten toelichten die betrekking hebben op het onderwerp van een goede en gedegen informatievoorziening richting de Kamer.

Rapporteur Van Aalst wijst de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat (IenW) op het feit dat de Twaalfde voortgangsrapportage ERTMS pas op 9 juni 2020 is ontvangen. Dat is tien weken later dan is afgesproken. De rapporteur vraagt aan de Staatssecretaris of zij ten volle beseft welke gevolgen dit heeft voor een kwalitatief goede analyse van deze voortgangsrapportage, aangezien het schriftelijk overleg Spoorveiligheid/ERTMS plaatsvindt op 18 juni 2020. Voor zowel de ambtelijke onder-

steuning als de Kamerleden gaf dat zeer beperkte tijd om aan hun inbreng te werken, een constatering die volgens de rapporteur slechts negatieve gevolgen kan hebben voor de gedegen aandacht die dit onderwerp verdient.

Rapporteur Van Aalst verzoekt de Staatssecretaris om de voortgangsrapportages binnen drie maanden na afloop van de verslagperiode naar de Kamer te sturen, zodat de Kamer zich adequaat kan voorbereiden op de behandeling ervan.

Rapporteur Van Aalst verzoekt de Staatssecretaris nogmaals om in de risico-overzichten in de voortgangsrapportages ook te rapporteren over de kansen van het optreden daarvan, weergegeven in percentages, en bij het optreden van deze individuele risico's, over de impact daarvan in euro's, conform het risicodossier.

Rapporteur Van Aalst verzoekt de Staatssecretaris met het oog op de verdere ontwikkeling van de informatievoorziening de volgende verzoeken en toezeggingen die zijn besproken in het algemeen overleg Spoor, spoorveiligheid en ERTMS van 4 maart jl. in de aankomende basisrapportage en de volgende voortgangsrapportages alsnog mee te nemen:

- een toelichting bij vertragingen en de gevolgen hiervan voor de investeringen in de oude Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv) en voor de veiligheid, capaciteit en interoperabiliteit;
- budget- en kasreeksen voor de aankomende jaren, op dezelfde manier zoals deze in de rapportages over het groot project Tweede Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP-2) zijn opgenomen;
- indicatoren over verwachte en gerealiseerde baten en capaciteit.

Rapporteur Van Aalst constateert dat zich de afgelopen verslagperiode een aantal ontwikkelingen heeft voorgedaan met impact op de planning van het proefbaanvak en de zeven baanvakken tussen 2026–2031. De Staatssecretaris heeft de gevolgen hiervan nog niet duidelijk gemaakt. De rapporteur vraagt waarom de Staatssecretaris momenteel geen indicatie kan geven van de omvang van de vertragingen die met de ontwikkelingen in de verslagperiode zijn gemoeid en welke verwachtingen er bestaan binnen het Ministerie van IenW en ProRail ten aanzien van mogelijke vertragingen door de invloed van corona.

Rapporteur Van Aalst herinnert de commissie van IenW en de Staatssecretaris aan het terugzendrecht van de commissie, artikel 14 van de Regeling grote projecten, dat stelt dat indien de commissie van oordeel is dat de geleverde informatie ontoereikend is, dan wel de kwaliteit van de geleverde informatie onvoldoende is, de Minister of Staatssecretaris in staat wordt gesteld binnen zeven werkdagen de ontbrekende of verbeterde informatie aan de Tweede Kamer te zenden.

## **Inbreng fracties**

### **VVD-fractie**

#### *Treinongeval Hooghalen*

De leden van de VVD-fractie hebben onlangs samen met de leden van de ChristenUnie-fractie schriftelijke vragen ingediend over het tragische treinongeval bij Hooghalen. Inmiddels zijn de antwoorden op die vragen

binnengekomen.<sup>1</sup> Deze leden grijpen dit schriftelijk overleg graag aan om hierover nog enkele vervolgvragen te stellen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Staatssecretaris in haar beantwoording aangeeft dat haar ambitie is om nog vóór 2024 circa 180 onbewaakte overwegen op te heffen of te beveiligen. Daarbij wordt gewezen op het feit dat de aanpak van Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's) juridisch en bestuurlijk complex is. Betrokkenheid en medewerking van provincies, gemeentes en burgers is belangrijk. Hiervoor hebben deze leden begrip. De Staatssecretaris geeft daarom aan bijeenkomsten te organiseren met als doel om de aanpak te versnellen voor de overgebleven 55 NABO's en tot oplossingen te komen. Deze leden vragen zich af wat dat betekent voor de bijeenkomsten naar aanleiding van de huidige maatregelen rondom corona. Gaan deze bijeenkomsten niet door en betekent dit daarom mogelijk uitstel? Deze leden vragen de Staatssecretaris hierin zo voortvarend mogelijk op te treden.

De leden van de VVD-fractie lezen in de niet voor dit overleg geagendeerde brief «Ontwikkelingen spoorveiligheid» van 16 juni jl. (documentnummer 2020Z11159) dat er € 14,4 miljoen extra nodig is voor het beveiligen van de 76 NABO's waarover inmiddels afspraken zijn gemaakt. Daarvoor trekt de Staatssecretaris € 25 miljoen uit. Deze leden vragen waar deze € 25 miljoen vandaan wordt gehaald? Tevens betekent dit een overschot van € 10,6 miljoen. Wordt dit bedrag gebruikt voor de overige 55 NABO's? Verwacht de Staatssecretaris dat dit voldoende geld zal zijn om deze overige NABO's te verbeteren? Als dit niet zo is, betekent dit dan dat een aantal NABO's niet (op tijd) verbeterd zal kunnen worden?

#### *ERTMS*

De leden van de VVD-fractie hameren er nogmaals op dat de kosten wat betreft ERTMS binnen de lijnen blijven. Dat standpunt kan volgens deze leden niet vaak genoeg herhaald worden. Daarnaast hebben deze leden nog een aantal vragen met betrekking tot de voortgangsrapportage ERTMS. Al eerder vroegen deze leden naar de hoge te verwachten kosten voor spoorgoederenvervoerders. Deze leden zijn van mening dat ook deze groep veel belang heeft bij de gemaakte keuzes door de Stuurgroep ERTMS. Maken zij deel uit van deze stuurgroep? Zo nee, waarom niet? En ziet de Staatssecretaris mogelijkheden hen alsnog deel uit te laten maken van deze stuurgroep?

#### **PVV-fractie**

#### *ERTMS*

De leden van de PVV-fractie vragen de Staatssecretaris of zij de Kamer wel serieus neemt, als ze de voortgangsrapportage ERTMS met zulke extreme vertraging naar de Kamer stuurt en daarin ook niet eens de wensen van de commissie in heeft verwerkt. Deze leden vragen de Staatssecretaris of zij ervan op de hoogte is dat haar lak aan deze afspraken ertoe leidt dat de Kamer daardoor minder voorbereidingstijd heeft voor dit schriftelijk overleg en dat daardoor de controlerende taak van de volksvertegenwoordiging in het geding komt.

De leden van de PVV-fractie vragen of de spoorgoederenvervoerders en materieleigenaren goed aangesloten zijn op het programma ERTMS en op de fundamentele keuzes die daarin worden gemaakt, onder meer in de

---

<sup>1</sup> Kamervragen Van der Graaf en Ziengs over recente berichten in de media over gevaarlijke onbewaakte spoorovergangen, vergaderjaar 2019–2020, 2020Z10217.

Stuurgroep ERTMS. Deze leden vragen of er op tijd voldoende goederenlocomotieven zijn omgebouwd om de groei-doelstelling van de Staatssecretaris en de sector in 2030 van 61 miljoen ton te realiseren. Heeft de Staatssecretaris reeds mitigerende maatregelen in voorbereiding om de financierings-, bekostigings- en risicoverdeling met de goederenvervoerders en materieeleigenaren te regelen?

De leden van de PVV-fractie vragen of het klopt dat er grote problemen zijn, niet alleen in Nederland maar ook in Europa, met de retrofit van locomotieven/treinen. Kent de Staatssecretaris het UNIFE-rapport (ETCS Retrofit Projects, UNIFE Action Plan)? Wat is het concrete plan van de Staatssecretaris om deze problematiek tijdig op te lossen?

De leden van de PVV-fractie vragen of er voortgang te melden is over het rangeren onder ERTMS op een voor de goederenvervoerders kostenefficiënte wijze en zonder extra operationele belemmeringen. Hoe gaat de Staatssecretaris een Europese oplossing borgen? Wat is nu precies de reden en wat is er de meerwaarde van dat een klein land als Nederland zo nodig voorop wil lopen in Europa met rangeren onder ERTMS? Vindt de Staatssecretaris het in dit verband niet zorgelijk dat het werkbezoek van het programma ERTMS aan Zwitserland, met ook Duitse, Oostenrijkse en Belgische experts in februari 2020 geen goede oplossing en zeker geen kostenefficiënte oplossing heeft opgeleverd?

De leden van de PVV-fractie vragen of het klopt dat ATB Nieuwe Generatie (NG) in Noord-Nederland wordt vervangen door ERTMS Baseline 3. Wordt dat toegevoegd aan de scope van het Programma ERTMS? Deze leden vragen waarom de Basisnetroute van eminent belang wel geëlektrificeerd wordt, maar waarom ATB NG – waarvoor nauwelijks locomotieven op de markt beschikbaar zijn – niet met de hoogste prioriteit geëlimineerd en vervangen wordt door een courant en interoperabel beveiligingssysteem, zoals straks (vanaf 2026) ERTMS Baseline geacht wordt te zijn, en dat kostenefficiënt voor spoorgoederenvervoerders en verladers is.

De leden van de PVV-fractie vragen of de Staatssecretaris niet zeer verontrust is over het feit dat er nu al miljoenen euro's aan onvoorziene kosten worden gemaakt en wij daardoor straks misschien geen waar voor ons geld meer krijgen en ERTMS uitloopt op een financieel debacle.

De leden van de PVV-fractie vragen of kan worden toegezegd dat er wordt afgeweken van de nu vastgestelde versie van ERTMS en dat vervoerders niet geconfronteerd worden met nieuwe versies of updates. Deelt zij de mening dat het weer wijzigen van het bestek van ERTMS een geval van onbehoorlijk bestuur zou zijn? Deze leden vragen of de Staatssecretaris bereid is, gezien het feit dat er slechts een capaciteit van 40% in het openbaar vervoer is en vervoerders daardoor niet opgezaald kunnen worden met extra investeringen, het programma ERTMS «on hold» te zetten en geen onomkeerbare stappen te zetten.

### *Spoorveiligheid*

De leden van de PVV-fractie vragen of de Staatssecretaris kan garanderen dat de blusvoorzieningen op de Waalhaven ook daadwerkelijk in het eerste kwartaal van 2021 in gebruik genomen worden en of deze voorzieningen zijn goedgekeurd door het bevoegd gezag. Deze leden vragen of de Staatssecretaris zeker is dat een robuuste tijdelijke oplossing voor de blusvoorziening niet tot de mogelijkheden behoort. En zo ja, waarop is dat gebaseerd? Deze leden vragen of het lokaal bevoegd gezag niet veel te strenge eisen aan ProRail stelt in de omgevingsvergunningen en of geborgd is dat er niet per regio verschillende eisen aan ProRail

worden gesteld door de lagere overheden. Ook vragen deze leden of ProRail al overeenstemming heeft bereikt met alle goederenvervoerders over de compensatie van de vermogensschade door de gebruiksbeperkingen die ProRail aan hen heeft opgelegd op Waalhaven-Zuid in verband met ongeschikte blusvoorzieningen en non-conformiteiten met de omgevingsvergunning.

De leden van de PVV-fractie vragen wanneer de Kamer het onafhankelijk onderzoek ontvangt naar de wanprestaties van ProRail en naar de aangedragen verbetermaatregelen inzake de goedereninfrastructuur die niet op orde is en de omgevingsvergunningsperikelen van ProRail, waaronder Waalhaven.

De leden van de PVV-fractie vragen wanneer een vergelijkbaar programma als het saneren van overwegen, wordt uitgerold op de goederenspoorlijnen, in het bijzonder in de havens. Er is sprake van onveilige spoorwegovergangen voor machinisten/rangeerders (met arbeidsongevallen als gevolg) en van slechte zichtlijnen. Ook vrachtwagens kruisen nogal eens roekeloos het spoor.

De leden van de PVV-fractie vragen of de komende economische crisis zou kunnen leiden tot een stijging in het aantal suïcidepogingen langs het spoor en of de Staatssecretaris bereid is daarvoor preventieve maatregelen te treffen. Is de afdeling suïcidepreventie voldoende uitgerust?

### **CDA-fractie**

#### *Treinongeval Hooghalen*

De leden van de CDA-fractie schenken allereerst aandacht aan het ongeval bij Hooghalen. Op vrijdag 22 mei 2020 heeft zich bij Hooghalen een zeer ernstig treinongeval voorgedaan. Hierbij is de machinist van de trein komen te overlijden. Ook zijn enkele treinreizigers lichtgewond geraakt, van wie er twee voor controle naar het ziekenhuis zijn overgebracht. De gedachten van deze leden gaan uit naar de familie, vrienden en collega's van de machinist. Deze leden zijn benieuwd naar de status van het onderzoek naar de toedracht van het ongeval.

De leden van de CDA-fractie lezen dat het kabinet 25 miljoen euro extra uittrekt om de overgangen op het spoor aan te pakken. Klopt het dat het grootste deel van het geld gaat naar het opheffen of beveiligen van onbewaakte overwegen? Naar welke specifieke onbewaakte overwegen gaat het en wanneer moeten de verbeteringen zijn gerealiseerd? Hoeveel extra onbewaakte overwegen kunnen er met de extra 25 miljoen euro worden aangepakt? Deze leden lezen dat de doelstelling van het programma is om alle 180 uit het NABO-programma voor 2024 te hebben opgeheven of beveiligd. Ligt dit op schema? Is de Staatssecretaris bereid om te inventariseren welke barrières er zijn om het NABO-programma substantieel eerder dan 2024 te realiseren? Ook in het licht van de economische recessie met betrekking tot corona? En kan de Staatssecretaris aangeven of haar inzet voldoende zal zijn om ervoor te zorgen dat Nederland ook in de toekomst zal blijven behoren tot de top drie van Europa als het gaat om spoorveiligheid?

#### *Kijfhoek*

De leden van de CDA-fractie constateren dat zich de afgelopen periode meerdere problemen hebben voorgedaan op de Kijfhoek, waardoor op sommige momenten het emplacement deels niet beschikbaar is geweest. Hoe komt het dat er sprake is van een systeem op leeftijd dat kwetsbaar is

voor technische storingen? Deze leden lezen dat de aankomende jaren veel extra inspanningen worden geleverd van ProRail en aannemers om dit op orde te brengen. Wat zal er concreet worden gedaan en wanneer zullen technische storingen tot een minimum worden beperkt? Wat zijn de belangrijkste geleerde lessen uit de «Kijfhoek-cases» en hoe worden deze geborgd, ook voor andere emplacementen?

#### *Vitaal beoordeling wegen en spoor*

De leden van de CDA-fractie vinden vitaliteit van het vervoer over de weg en het spoor van groot belang. Deze leden vinden het daarom zeer verstandig dat naar aanleiding van de motie van het lid Van den Berg c.s. over het in kaart brengen van essentiële landbouwgronden en essentiële infrastructurele kunstwerken (t.v.v. Kamerstuk 29 826, nr. 73) (Kamerstuk 29 826, nr. 86) is gekeken naar de noodzaak om essentiële infrastructurele kunstwerken toe te voegen aan de lijst van vitale sectoren/producten. Deze leden lezen dat de aanbeveling van de onderzoekers overgenomen wordt en dat er is besloten de processen van het vervoer van personen en goederen over (hoofd)spoorweginfrastructuur en vervoer over (hoofd)wegennet» nu als vitaal-B aan te merken. Kan de Staatssecretaris aangeven wat dit precies inhoudt? Waren strengere varianten mogelijk en zo ja waarom is hier niet voor gekozen? En welke concrete verandering zullen ontstaan met het aanmerken als vitaal-B in vergelijking met het verleden? Deze leden lezen dat de komende tijd in overleg met betrokkenen uit beide sectoren wordt uitgewerkt op welke manier de implementatie van deze zorg- en meldplicht zal plaatsvinden ten aanzien van bovengenoemde vitale aanbieders binnen genoemde processen. Wat is de laatste stand van zaken van deze uitwerking? De voorgenomen wijziging van het Besluit beveiliging netwerk- en informatiesystemen (Bbni) geeft de mogelijkheid om in het najaar een nadere uitwerking van de wettelijke zorgplicht vast te leggen in een ministeriële regeling. Ligt dit op schema? Deze leden lezen verder dat de vitale status aanleiding geeft om met de weg- en spoorsector in overleg te treden over de vraag of aanvullende regelgeving, maatregelen of plannen nodig zijn om ook de fysieke security van de sectoren te borgen. Wat is de inzet van de Staatssecretaris hierbij? Wat is de stand van zaken van deze gesprekken? Wat is de planning om de voorgestelde plannen te hebben gerealiseerd?

#### *ERTMS*

De leden van de CDA-fractie hebben begrepen dat het risico groeit dat onvoldoende goederenlocomotieven op tijd zijn omgebouwd. Vanuit de programmadirectie ERTMS wordt samen met de goederensector onderzocht welke aanvullende maatregelen nodig en mogelijk zijn. Wanneer komt hier meer duidelijkheid over? Deze leden lezen dat sprake is van een budgetspanning (potentieel tekort) van € 47 miljoen. Kan de Staatssecretaris aangeven waarom zij in deze budgetspanning vooralsnog geen reden ziet tot grote zorg? Is alleen nadrukkelijke aandacht wel voldoende? Kan de Staatssecretaris de oorzaak nader toelichten? Kan de Staatssecretaris aangeven hoe zij dit tekort concreet gaat terugbrengen? Deze leden lezen een voorziene terugvordering van Europese subsidies uit 2015 voor het niet in 2020 opleveren van het baanvak Kijfhoek-Roosendaal. Wordt dit inderdaad teruggevorderd? Kan dat nog voorkomen worden of had dit voorkomen kunnen worden? Wat is de oorzaak van de tegenvallers bij het gereedmaken van de verkeersleiding bij ProRail en de hogere kosten van goederenvervoerders? Hoe staat het met het onderzoek van ProRail naar de voor- en nadelen van het toevoegen van het vervangen van ATB-NG door ERTMS op noordelijke lijnen aan de scope van het programma ERTMS?

## *Geluidbelasting trein*

De leden van de CDA-fractie lezen in het «Actieplan Spoorwegen 2018–2023» dat het in de toekomst steeds moeilijker wordt om bij verdere groei van het treinverkeer een afname van de geluidbelasting te bewerkstelligen, omdat op veel locaties al geluidmaatregelen getroffen zullen zijn en verdergaande maatregelen technisch niet mogelijk of financieel onverantwoord zijn. Kan de Staatssecretaris reflecteren op de innovatieve mogelijkheden die zij ziet om de geluidbelasting naar beneden te krijgen? Hoe staat het met de voorbereidingen van de geluidkaart van 2021? In welke mate zal de geluidkaart van 2021 een verdere afname van het aantal geluidbelaste woningen laten zien? Kan de Staatssecretaris aangeven wat de voortgang tot nu toe is geweest in het treffen van maatregelen? Kan de Staatssecretaris ook een quickscan laten verrichten van de geprognosticeerde groei van het treinverkeer in 2030 in verhouding tot de verwachte geluidbelasting?

## **D66-fractie**

### *Spoorveiligheid*

De leden van D66-fractie hebben kennisgenomen van het ongeluk bij Hooghalen en willen hun medeleven betonen aan de nabestaanden. Deze leden vinden het zeer belangrijk dat helderheid komt over de toedracht van het ongeval. Deze leden zijn van mening dat dit ongeval aantoont hoe belangrijk het is dat de veiligheid bij spoorwegovergangen snel wordt verbeterd. Deze leden hebben daarom nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie hebben gelezen dat de Staatssecretaris € 25 miljoen heeft vrijgemaakt voor het verbeteren van de veiligheid van spoorwegoverwegen. De afgelopen jaren zijn positieve resultaten geboekt ten aanzien van de aanpak van spoorwegoverwegen. Deze leden lezen echter ook dat de laatste periode sprake is van een lichte stijging ten aanzien van het aantal incidenten op overwegen. Hoe verklaart de Staatssecretaris deze stijging? Kunnen met de inzet van deze € 25 miljoen de resterende knelpunten van onveilige spoorwegovergangen worden aangepakt? Wanneer dit niet het geval is, welke aanvullende middelen zijn nog nodig om alle spoorwegoverwegen veilig te maken?

### *ERTMS*

De leden van de D66-fractie hebben vernomen dat de spoorgoederensector stelt dat zijn concurrentiepositie onder druk dreigt te komen als gevolg van de invoering van ERTMS. De Staatssecretaris onderzoekt momenteel welke maatregelen deze druk kunnen verlichten, maar meldt ook dat zij niet alle negatieve effecten kan wegnemen door de geldende Europese kaders ten aanzien van staatssteun. Kan de Staatssecretaris meer in detail aangeven welke maatregelen tegen beperkingen aanlopen? Is de Staatssecretaris in overleg met haar Europese collega's om deze beperkingen in het EU-verband op te lossen?

## **GroenLinks-fractie**

De leden van de GroenLinks-fractie verwachten veel van de invoering van ERTMS en de verbetering van de veiligheid en de verruiming van de spoorcapaciteit die dit moet opleveren. Deze leden maken zich dan ook zorgen over de berichten van vertraging en kostenoverschrijdingen in de rapportage. Het is uiteraard ondenkbaar dat een groot project als dit zonder enige tegenslag kan worden uitgevoerd, maar we zijn nog maar net begonnen, het ambitieniveau is meermaals verlaagd en toch hebben



we nu al problemen. Deze leden zijn benieuwd welke extra maatregelen en middelen de Staatssecretaris in stelling zal brengen om dit in te lopen.

De leden van de GroenLinks-fractie begrijpen uit de rapportage dat goederenlocomotieven achter lopen bij de conversie. Hoe zit dit met de Betuwelijn, waar al een vorm van ERTMS wordt gebruikt? Is die compatibel? Waarom kan die overstap op en gebruik van ERTMS niet gewoon worden verplicht, net als allerlei andere technische- en veiligheidseisen?

De leden van de GroenLinks-fractie vinden het erg zonde wanneer we door vertragingen Europese subsidies mislopen. Wat kunnen we hier nog aan doen? Wanneer was te voorzien dat het baanvak Kijfhoek niet tijdig zou worden opgeleverd? Wat is toen gedaan om oplevering te versnellen of uitstel voor de Europese oplevertermijn te bedingen? Kan dit alsnog?

De leden van de GroenLinks-fractie zijn verheugd over de mogelijke versnelde invoer van ERTMS op de noordelijke trajecten. Dit sluit mogelijk aan op de eerdere vraag van deze leden om te bezien hoe de focus in de uitrol van ERTMS meer kan worden gelegd op het realiseren van baten voor de reiziger in plaats van een uitrol die slechts uitgaat van het mijden van risico's en het besparen van kosten. Immers, de kosten zijn in alle gevallen alleen gerechtvaardigd als ze baten opleveren. Eerdere baten, zoals reistijd baten of volumegroei, rechtvaardigen mogelijk iets hogere kosten. Kan de Staatssecretaris hier op ingaan? Wat is er nog meer mogelijk?

De leden van de GroenLinks-fractie betreuren ten slotte het recente ongeluk op een onbewaakte spoorwegovergang bij Hooghalen waarbij de machinist om het leven kwam. Deze leden zijn benieuwd naar nadere voorstellen van de Staatssecretaris en ProRail om het opheffen van onbeveiligde overgangen waar mogelijk te versnellen.

### **SP-fractie**

De leden van de SP-fractie vragen aandacht voor de onbewaakte spoorwegovergangen. Om te beginnen willen deze leden zich aansluiten bij de woorden van medeleven van de Staatssecretaris aan de nabestaanden van de verongelukte machinist bij het ongeluk op de spoorwegovergang bij Hooghalen, en de aanwezige reizigers en hulpdiensten. Het is wrang om te realiseren dat de overgang waar het ongeluk heeft plaatsgevonden opgenomen is in het NABO-programma. Kan de Staatssecretaris aangeven of de betreffende overgang actief beveiligd of opgeheven zou worden? Hoewel het begrijpelijk is dat eerst het onderzoek naar de toedracht moet komen, voordat definitieve conclusies getrokken worden, kunnen deze leden zich wel voorstellen dat het afsluiten van de overgang al kan plaatsvinden. Sterker, deze leden vragen of overwegen die al zijn aangewezen om te worden opgeheven alvast afgesloten kunnen worden, tenzij dit tot een nog onveiligere situatie zou leiden. Desnoods door de plaatsing van betonnen blokken of hekken. Deze leden realiseren zich dat dit ingrijpend is en dat in het verleden ook het argument werd gegeven dat het, zoals bij het ongeval bij Hooghalen, om particuliere overgangen ging. Deze leden vragen de Staatssecretaris hierin toch echt het belang van de samenleving voor te laten gaan boven het individuele belang. Graag krijgen deze leden een reactie van de Staatssecretaris hierop. Daarnaast vragen deze leden of het mogelijk is om met bijvoorbeeld het verbeteren van zichtlijnen door kap- en snoeiwerk overgangen veiliger te maken.

De leden van de SP-fractie lezen in de brief van 16 juni jl. (Documentnummer 2020Z11159) dat de Staatssecretaris stelt dat er onder andere meerkosten zijn voor de uitvoering van de beide overwegprogramma's vanwege bestuurlijke complexiteit. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe dit precies zit? Het zou deze leden namelijk bizar lijken als er landelijk meer geld moet worden uitgetrokken om de veiligheid op en om het spoor te verbeteren, omdat lagere overheden voor meerkosten zorgen.

De leden van de SP-fractie constateren ten slotte dat in een onderzoek van de Vrije Universiteit van Amsterdam 64% van het treinpersoneel zich mentaal onvoldoende voorbereid acht voor een aanrijding met een persoon. NS heeft aangegeven hieraan in de opleiding tot hoofdconductor extra aandacht te besteden. Deze leden vragen of dit ook met terugwerkende kracht wordt gedaan voor reeds geslaagde hoofdconducteurs. Daarnaast zijn deze leden benieuwd wat de lokale treinvervoerders doen met deze heftige cijfers.

De leden van de SP-fractie stellen dat veiligheid op het spoor begint met de veiligheid voor medewerkers. Van het treinpersoneel is de afgelopen maanden veel gevraagd. Zij moesten doorwerken omdat hun werk als vitaal beroep werd aangemerkt en staan bij elke versoepeling van de coronamaatregelen in de frontlinie om ervoor te zorgen dat het reizigersvervoer veilig plaats kan blijven vinden. Deze leden vinden het niet meer dan logisch dat deze groep werknemers waardering krijgt in de vorm van betere arbeidsvoorwaarden en een goed salaris. Gelet op de publieke reacties in de afgelopen maanden, staan deze leden hierin zeker niet alleen en is het simpelweg naar de CAO-tafels verwijzen een teken van politieke onwil om behalve applaus en mooie woorden iets te doen. Welke rol ziet de Staatssecretaris voor zichzelf weggelegd in de verbetering van arbeidsvoorwaarden en beloning?

De leden van de SP-fractie lezen in de brief van 16 juni jl. dat de Staatssecretaris niet bereid is om het aantal keren dat treinen door rood rijden per vervoerder uit te splitsen. Zij geeft daarvoor twee redenen: het zou een verkeerd beeld van de veiligheidsprestaties oproepen en het zou de «just culture» tenietdoen. Deze leden vinden dit beide onzinargumenten. Om bij het laatste argument te beginnen: in de luchtvaart is het gebruikelijk dat het vluchtnummer bij een incident bekend wordt gemaakt. Van daaruit valt eenvoudig te achterhalen welke maatschappij bij een incident betrokken is. Daarnaast wordt ook helder gecommuniceerd of er gehandeld is in opdracht van de luchtverkeersleiding. Dit alles om volledige transparantie te creëren. In de luchtvaart wordt actief de afrekencultuur bestreden, daar valt voor het treinverkeer dus ook beleid op te maken. De andere reden, dat het een verkeerd beeld van de veiligheidsprestaties zou geven, geldt alleen wanneer de rood-sein-passages ongewogen worden geïnterpreteerd. Het is prima mogelijk om factoren als gereden kilometers en het aantal seinen mee te nemen in de rapportage. Wat in ieder geval vastgesteld kan worden, is dat in het verleden bij concessieovergang op een traject het aantal treinen dat door een rood sein reed significant toenam. Het op oneigenlijke en gezochte gronden blijven weigeren van het geven van informatie over rood-sein-passages per vervoerder schetst een beeld van een Staatssecretaris die opzichtig de hand boven het hoofd houdt van de decentrale personenvervoerders. Deze leden vragen daarom nogmaals en uitdrukkelijk om dit beeld niet op te werpen, maar gewoon in alle openheid te communiceren over het aantal rood-sein-passages per vervoerder.

De leden van de SP-fractie hebben al vaker aandacht gevraagd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor. Al jaren vindt een forse overschrijding plaats van de veiligheidsnormen. De semantische discussie

die de Staatssecretaris in een algemeen overleg met de commissie voerde over hoe de plafondwaarden een te krap jasje waren en dat er niemand midden op het spoor woont en er daardoor geen overschrijding zou zijn, was pijnlijk. Feit blijft dat risicoplafonds, die -na jaren onderhandelen- zijn vastgesteld, fors overschreden worden. Dat, gecombineerd met het feit dat diverse gemeenten langs bijvoorbeeld de Brabantroute volop bezig zijn met de ontwikkeling van hun stationsgebieden door het bouwen van woningen, maakt dat de situatie voor deze leden onhoudbaar is. Verschillende Brabantse steden hebben zich inmiddels verenigd en roepen op tot actie. Is de Staatssecretaris bereid om de veiligheidsplafonds serieus te nemen en de veiligheid van mensen langs het spoor te garanderen door een routeringsbesluit te nemen voor gevaarlijke stoffen of het vervoer van dergelijke stoffen over het water te stimuleren?

### **ChristenUnie-fractie**

De leden van de ChristenUnie-fractie bedanken de Staatssecretaris voor de antwoorden op hun schriftelijke vragen van 5 juni jl.<sup>2</sup> Deze leden zouden ten aanzien van de stand van zaken per NABO graag gespecificeerd willen zien in een tabel, met daarin aangegeven de locatie van de NABO, welke maatregelen er getroffen moeten worden, welke partijen betrokken zijn (ProRail, lokale overheid en hoeveel derden), op welke termijn een oplossing is te verwachten en of het budget toereikend is.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben ten opzichte van het antwoord op vraag zes van de genoemde schriftelijke vragen over de onafhankelijk taxateur ook nog vragen. In welke fase van het proces wordt deze taxateur betrokken door ProRail? Is de staatsecretaris bereid om ProRail op te dragen om, teneinde het proces van onderhandelingen te versnellen, al voorafgaand aan de gesprekken met een uitgewerkt en onderbouwd schadevoorstel te komen op advies van deze taxateur, waarin de verschillende schadecomponenten al concreet zijn gemaakt?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben met instemming kennisgenomen van de extra impuls voor de aanpak van NABO's van € 25 miljoen en de ambitie om alle NABO's voor 2024 aan te pakken. Deze laatste ambitie was al onderdeel van het programma NABO en deze leden zijn opgelucht dat de Staatssecretaris hierin dus geen vertraging verwacht. Deze leden vragen of er destijds een tijdpad is uitgestippeld en of de aanpak nog op schema ligt. Zo nee, wat gaat de Staatssecretaris ondernemen om deze aanpak te versnellen, zodat deze alsnog binnen de gestelde termijn zal plaatsvinden?

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de Staatssecretaris in de toekomst de overwegenaanpak zal voortzetten en daarvoor structureel extra financiering nodig zal hebben. Welke vooruitgang verwacht de Staatssecretaris met deze al aangekondigde extra impuls van € 25 miljoen? Is de Staatssecretaris bereid de Kamer op zeer korte termijn een concreet plan van aanpak met een tijdpad en de benodigde structurele financiering te sturen? Hoe lang zal de analyse door ProRail duren? Is er op dit moment of in de toekomst ook een prioritering in aanpak bij intensiever gebruikte NABO's, bijvoorbeeld bij fiets- of wandelwegen of routes naar school of winkelcentra?

De leden van de ChristenUnie-fractie kijken met interesse naar de wettelijke afbakening van de aanwijzingsbevoegdheid van de Staatssecretaris om de benodigde maatregelen te treffen om een gevaarlijke overweg te sluiten. Zijn er op dit moment overwegen die dusdanig gevaarlijk zijn

---

<sup>2</sup> Zie noot 1.

dat de Staatssecretaris deze aanwijzingsbevoegdheid voornemens is te gebruiken, bijvoorbeeld de spoorwegovergang in Hooghalen? Welke belemmeringen zijn er om nu al gebruik te maken van deze aanwijzingsbevoegdheid? Is de Staatssecretaris bereid om het idee van een onafhankelijke taxatie van de hoogte van het te vergoeden schadebedrag mee te nemen in de wettelijke borging van de rechten van grondbezitters? Hoe gaat de Staatssecretaris het borgen van de intensivering van de goede samenwerking met decentrale overheden als wegbeheerders vormgeven?

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben tot slot kennisgenomen van de bijeenkomsten die ProRail gaat organiseren om de gebiedsgerichte aanpakken te presenteren. Echter, deze leden krijgen berichten dat het vastlopen van gesprekken tussen grondeigenaren, ProRail en gemeenten vaak ligt in een dispuut over de te vergoeden schade. In hoeverre gaat een gebiedsgerichte aanpak daar verbetering in brengen? Hoe zorgen we ervoor dat dit versnelt? Kan de Staatssecretaris toezeggen dat er geen extra vertraging in de lopende gesprekken gaat plaatsvinden in aanloop naar de presentatie van de plannen voor de gebiedsgerichte aanpak? De bovengenoemde leden zijn bezorgd dat sommige oplossingen voor overgangen nog complexer dan nodig gemaakt worden door het afhankelijk maken van gebiedsplannen door ProRail, waarbij wellicht ook allerlei ruimtelijke plannen van de lokale overheid een plek moeten krijgen. Kan de Staatssecretaris hierop reflecteren?

## **II Reactie van de bewindspersoon**