

Vergaderjaar 2009–2010

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 94

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 13 november 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 8 oktober 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 21 september 2009 betreffende voortgang van de afspraken met ProRail inzake spooronderhoud (29 984, nr. 201);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 oktober 2009 betreffende de beantwoording vragen van de commissie voor Verkeer en Waterstaat over het spoorongeval te Barendrecht (29 893, nr. 90).**

Van het overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Jager

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Sneepe

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Nicolai (VVD), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Halsema (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekstijn (VVD), Bilder (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Neppéus (VVD), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Sterk (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA) en Agema (PVV).

Voorzitter: Jacobi
Griffier: Sneep

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Aptroot, Cramer, Jacobi, Mastwijk, De Mos, Roemer, Samsom en Van der Staaij,

en minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat, die vergezeld is van enkele ambtenaren van zijn ministerie.

De **voorzitter**: Ik heet de minister, de Kamerleden en de mensen op de tribune van harte welkom bij dit algemeen overleg over spoorveiligheid, dat helaas een trieste aanleiding heeft. Per Kamerlid sta ik maximaal twee interrupties toe. Streng doch rechtvaardig, maar dat is vaak het beste voor het debat.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Het CDA heeft veiligheid hoog in het vaandel staan. De kans op ongevallen moet zo klein mogelijk zijn, maar kans op nihil bestaat niet. Discussies over veiligheid worden vaak beheerst door emoties. Dat is ook logisch zo kort na een ongeval als dat bij Barendrecht. Er is dus alle aanleiding om de oorzaak te analyseren. Maar ik vind ook dat we moeten proberen door een no-nonsense-bril naar risico's te kijken. We moeten natuurlijk het rapport van de onderzoeksraad afwachten, maar omdat de heer Van Vollenhoven een voorschot nam op het rapport heb ik toch een paar vragen. Ik ga daarbij uit van een vergelijking met drie onbekende factoren, bekend van risicoanalyses: risico is kans maal effect. Dat soort benaderingen gebruik je om vragen te beantwoorden als: wat is nu ernstiger, veel roodseinp passages in een gebied waar één weiland is of één keer een roodseinp passage bij sein 328 bij Barendrecht. In zijn antwoorden gaat de minister wel in op aantallen en bijvoorbeeld op het risico van vervoer van gevaarlijke stoffen, maar deze grootheden worden onvoldoende met elkaar in verband gebracht. Dus niet via «risico is kans maal effect». Er is destijds een lijst gemaakt van 1100 gevaarlijke punten van in totaal 6000 seinen. Inmiddels is ATB Verbeterde versie bij 1154 seinen ingebouwd. Doel bereikt, zou je zeggen, maar toch is er na Barendrecht alle aanleiding om een nieuwe lijst te maken. Is dat nu gevoelsmatig of is dat met cijfers te beredeneren? Ik vind angst namelijk altijd een slechte raadgever. Risico is kans maal effect. Dan heb je het over risico in verschillende gradaties. In het kabinetsstandpunt over evaluatie van spoorwegwetgeving lees ik het volgende over de zogenaamde STS-passages. Ik citeer: «Het wordt ook altijd geconstateerd door de verkeersleiding. Het is op het spoor, anders dan op de weg, onmogelijk om ongezien door rood te rijden». Risico is kans maal effect. Een onbekende in deze vergelijking is dus snel in te vullen. Daarnaast kennen we, mag ik toch aannemen, het aantal treinen dat ergens rijdt: de passagiers-trein en/of goederentrein, al dan niet met gevaarlijke stoffen en voorzien van beveiliging X of beveiliging Y. Dan hebben we de tweede onbekende vergelijking ook. Als we dan ook nog de samenstelling van de trein meenemen als vierde factor, moeten we toch snel de uitkomst kunnen weten.

De stelling van het CDA is dat we aan de hand van het gegeven «risico is kans maal effect» snel een nieuwe prioritering moeten kunnen maken. Het CDA wil dat de minister die binnen de kortste keren maakt. Wat mij betreft wordt daar direct na de analyse van het rapport van de onderzoeksraad mee begonnen. Ik wil dat er dan binnen drie maanden een plan van aanpak op tafel ligt, inclusief tijdlijn en kostenplaatje. Het aanpakken van één gevaarlijk punt kost € 50 000 naar verluidt. Snel ermee aan de gang, zou je dan toch zeggen. Graag het oordeel van de minister hierover. Ik heb nog een enkele opmerking en vraag. Welke rol kunnen decentrale overheden spelen? mij bereiken signalen dat zij ook bereid zijn om geld bij te passen. In de pers vlogen de verwijten over en weer. Nu snap ik best

wel dat de minister niet alle partijen in de hand heeft, maar ik denk dat hij wel invloed kan uitoefenen op bijvoorbeeld ProRail, want ik zou me zelfs kunnen voorstellen dat hier de ministeriële verantwoordelijkheid geldt. Dus ik zou willen zeggen: zorg dat het elkaar voor rotte vis uitmaken stopt – we komen hier misschien maandag nog wel over te spreken – want dit alles leidt niet tot een goede aanpak van het aspect veiligheid op het spoor.

Er wordt vaker op materieel gecontroleerd, schrijft de minister. Dat lijkt me ook zeer gewenst. Wat leveren deze controles op? Is daar een trend in te ontdekken? Worden de vervoerders wat slordiger?

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Op donderdagavond 24 september vond dat erge ongeval plaats in Barendrecht. Een goederentrein reed door rood licht, met heel nare gevolgen. Eén treinbestuurder overleed en één werd ernstig gewond. Dat is vreselijk. Veel deskundigen zeggen overigens dat het relatief gezien nog goed afliep, omdat de personentrein er bijna ook bij was betrokken. De inzittenden zijn, zo zeggen sommigen, door het oog van de naald gekropen. Het had dus een ongeluk kunnen worden met een groot aantal doden en gewonden. Dat neemt niet weg dat één persoon die dodelijk verongelukt is en één persoon die zwaar gewond is al erg is.

Op 7 september informeerde de minister ons over spoorveiligheid. Dat vond ik redelijk geruststellend. De veiligheid verbetert met sprongen, risico's zijn binnenkort met 75% verminderd door het programma dat de afgelopen jaren op de rails is gezet. Mijn collega Mastwijk zei dat we moeten proberen ons niet te veel door emoties te laten leiden na een ongeluk en dat we eerst de feiten op een rij moeten zetten. Daarbij reageert iedereen op feitelijke situaties, al lang lopende discussies, briefwisselingen en dergelijke. Als ik dat op een rij zet, is de VVD toch wel ongerust. We hebben het gevoel dat het toch best wat veiliger zou kunnen en moeten dan het nu is en voor de komende jaren is voorzien en dat het wat minder positief is dan wij begin september op basis van de toen beschikbare informatie dachten. De heer Van Vollenhoven wees erop dat er 6000 seinen zijn. Daarvan zijn er 1154 voorzien van een modern beveiligingssysteem. Dat betekent dat ongeveer 4850 seinen daarvan niet zijn voorzien. Wanneer een trein daar langzamer dan met een snelheid van 40 kilometer per uur langsrijdt en de machinist mist het rode sein, kan er iets ernstigs gebeuren. Over het BLEVE-vrij rijden en geen gas en brandbare vloeistoffen in dezelfde trein wordt gesproken met het bedrijfsleven, maar er is nog steeds geen convenant. Het Basisnet Vervoer gevaarlijke stoffen zou moeten zijn afgerond. Wij weten dat daar veel gemeenten bij betrokken zijn. Dat zou in 2010 geregeld zijn. Wij hebben de indruk dat het later wordt. Zo zijn er meer dingen. De beveiliging van de Betuweroute is pas in 2015 helemaal rond. Ik wijs ook op de correspondentie met de provincie Zuid-Holland en het feit dat gedeputeerde Van Heijningen zelfs de publiciteit zoekt. Hij is het type overheidsbestuurder/gedeputeerde die eigenlijk in alle rust en zonder veel kabaal zaken wil doen en hij zegt nu: ik sta met de handen op de rug gebonden; het duurt zo lang, ik moet nu ook maar eens de publiciteit zoeken. Ik wijs er ook op dat de gevaarlijke stoffen nog steeds door Rotterdam, Gouda, Dordrecht en Zwijndrecht gaan en dat de kans op een ongeval waarbij meer dan tien doden vallen tien tot vijftig keer de norm is in een enkel geval. Het ergste is dat in Dordrecht. Ik wijs er ook op dat steden ondertussen stevig doorbouwen langs het spoor. Dan zijn wij verontrust.

Daarom leg ik vijf punten voor aan de minister, zaken die aangepakt moeten worden. In de eerste plaats moet het aantal seinen dat beveiligd moet worden in hoog tempo worden opgevoerd. Ik ben het met de heer Mastwijk eens dat dit op basis van een risicoanalyse gaat. Je kunt niet zeggen dat 4850 seinen allemaal even belangrijk zijn om te beveiligen, maar in principe willen wij toe naar een algehele beveiliging. Dat kost heel

veel geld, meer dan 200 mln., maar als we daarmee de boel op orde krijgen, moeten we dat in een aantal jaren uitgeven. Dat vinden we dan belangrijker dan het uitgeven van veel geld voor een minuutje reistijdverbetering op sommige trajecten. Wij vinden dat de binnensteden van Rotterdam en Gouda moeten worden ontlast. Dat kan door andere aantakkingen op de Betuweroute. Wij vinden ook dat de binnensteden van Dordrecht en Zwijndrecht moeten worden ontlast. In dat verband wordt over de RoBel, de robuuste spoorlijn, gesproken. Laten we dat realiseren. Dit jaar nog moeten de afspraken gemaakt worden over het Basisnet Spoor. Dat wil de minister ook, maar het moet echt gebeuren. Het BLEVE-vrij rijden zou ook dit jaar moeten worden geregeld. Wat ons betreft moet er meer prioriteit worden gegeven aan de veiligheid. We zijn toch wel een beetje wakker geschud, niet alleen door het ongeluk maar ook door alle informatie die we hebben gekregen van derden.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Terwijl in 1998 RailNed, de voorloper van spoorbeheerder Prorail, al concludeerde dat met de invoering van ERTMS 5 mld. bespaard kon worden op de uitbreiding van de capaciteit van het spoorwegennet, was en is het beleid nooit gericht op de kwaliteit, maar op de kwantiteit van het spoor. Een neurotische dwang naar groei, groei en nog eens groei! Eerst werd gefixeerd op de aanleg van de prestigieuze spoorlijnen de Betuwelijn en de hogesnelheidslijn. Nu is die toemolozegroei zelfs vastgelegd in het kabinetsbeleid: 5% groei van het aantal reizigers per jaar is de norm.

«Veiliger spoor verdient zichzelf terug», kopte de Volkskrant op 25 mei 2004. Hiermee doelend op het European Rail Traffic Management System, ERTMS, het nieuwe Europese veiligheidssysteem dat door satellietnavigatie de precieze positie van elke trein in kaart brengt, wat het mogelijk maakt dat treinen veel dichters op elkaar kunnen rijden, hetgeen de capaciteit van het spoor enorm vergroot. Altijd handig als men zich bedenkt dat Nederland het drukste spoorwegennet van Europa heeft. En bovendien maakt het duur aanleggen van nieuw spoor overbodig. Er wordt al jaren gekozen voor pappen en nathouden, door het verouderde veiligheidssysteem Automatische Trein Beïnvloeding, ATB, dat bijna overal nog gebruikt wordt, op risicovolle plekken te verbeteren. De Partij voor de Vrijheid wil dat nu eerst het gehele spoornet wordt voorzien van het nieuwe veiligheidssysteem ERTMS, alvorens er een meter nieuw spoor wordt aangelegd. Eerst kwaliteit; dan kwantiteit!

De heer **Samsom** (PvdA): Bijna verheugd merk ik – maar ik vraag het even voor de zekerheid – dat de Partij voor de Vrijheid pleit voor Europees doorpakken, Europees samenwerken en dan snel invoeren. Hoor ik dat goed? Dat zou toch een nieuw geluid zijn dat consistent in andere debatten doorgevoerd moet worden, want anders komt dat beleid er natuurlijk nooit.

De heer **De Mos** (PVV): De PVV is altijd voorstander geweest van economische samenwerking. Het goederenvervoer is iets economisch, dus als daar een verbetering kan plaatsvinden is dat prima.

De heer **Samsom** (PvdA): ERTMS komt er echt niet alleen als we de goederenvervoerders op elkaar afsturen. Dan wordt het weer een bende. Het zijn overheden die met elkaar moeten samenwerken, mijnheer De Mos, overheden die dat moeten doen op Europees niveau. Hoe had u dat in uw visie op Europa snel voor elkaar willen krijgen? Ik ben zo benieuwd.

De heer **De Mos** (PVV): De PVV is nooit tegen samenwerking op Europees niveau geweest, maar zij is er wel tegen als alles in handen van Brussel komt en niet in handen van Den Haag. Overleg is altijd mogelijk en samenwerking zeker ook.

Voorzitter. Eerst veiligheid, dan groei! Er is een ernstig ongeluk gebeurd; veiligheid moet weer op Spoor 1 komen. Zojuist heb ik de minister al opgeroepen om het hele spoornet te voorzien van ERTMS, alvorens over te gaan tot aanleg van nieuw spoor. Maar de minister kan meer doen. Daarom de volgende vragen.

Wil de minister met ProRail in overleg om heldere kwaliteitseisen samen te stellen waaraan het materieel van vervoerders moet voldoen en tevens een no-gomoment vastleggen, waarbij vervoerders met ondeugdelijk materiaal geweerd worden van het spoor? Wil hij zorgen voor een scherpe controle op de werktijden van machinisten? Het blijkt dat veel machinisten in het goederenvervoer diensten maken van tien tot twaalf uur, terwijl onderzoeken aantonen dat na een dienst van 8,5 uur veiligheidsrisico's dreigen. Wat vindt hij van het feit dat de IVW in 2008 ruim honderd goederentreinen controleerde op tekortkomingen en dat er slechts één boete werd gegeven, terwijl er bij 34 goederentreinen één of meer gebreken werden geconstateerd? Moet daar niet strenger worden opgetreden, zeker als je bedenkt dat fouten zijn gemaakt in de registratie van gevaarlijke stoffen, waarbij onder anderen hulpverleners gigantische gevaren lopen?

Ik wijs op verontrustende berichten uit Zuid-Holland. De heer Aptroot had het er al over. Provincie en gemeenten aldaar zitten met een enorm dilemma. De gemeenten moeten huizen bouwen, maar de risico's voor bewoners is door passerende goederentreinen gigantisch. In Dordrecht is de kans op een explosie 50 keer groter dan toelaatbaar. In het AD Nieuws laat de Zuid-Hollandse gedeputeerde Van Heijningen optekenen dat hij al maanden tevergeefs een afspraak probeert te maken op het ministerie om over de spoorveiligheid te praten. Ik zou zeggen, minister, bel de beste man eens op en geef de veiligheid in Zuid-Holland prioriteit. Kunnen gedeputeerden en gemeentelijke bestuurders antwoorden krijgen op de vraag of treinen met echt gevaarlijke stoffen alleen nog langzaam rijdend en op specifieke tijden door stedelijke gebieden gaan? En op de vraag hoe de toekomst eruit gaat zien na de ingebruikname van de Tweede Maasvlakte, waardoor na 2020 het vervoer van explosieve stoffen zal verdubbelen?

Voorzitter. Tot zover mijn inbreng in eerste termijn.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Een tragisch ongeval bij Barendrecht heeft ons allen twee weken geleden opgeschrikt. Twee goederentreinen frontaal op elkaar en het scheelde maar een haartje of er was ook een volle personentrein bij betrokken. Naast enorme chaos leidt dat natuurlijk ook tot persoonlijke ellende met het overlijden van een machinist. Zwaar leed voor familie, vrienden en collega's. Natuurlijk wordt er nu een uitgebreid onderzoek naar het ongeval ingesteld, maar ik hoop dat we ons daar vandaag niet achter verschuilen. Dat zou natuurlijk een zwaktebod zijn. Kort na het ongeval stond er in de krant dat het risico op dit baanvak bewust genomen is en dat het ongeval wellicht te voorkomen was. Dat zijn natuurlijke interessante opmerkingen. Er is dan namelijk wel het nodige uit te leggen. Hoe gaan we om met risico en hoe gaan we om met de vraag waar we wel wat doen en waar niet? Het stuk spoor bij Barendrecht is namelijk zowel in gebruik voor treinen over de Betuweroute als voor treinen op het reguliere spoor. Daar komen treinen bij elkaar van tien naar negen en zijn er erg veel wisselingen op het spoor. De Betuweroute is uitgerust met een nieuw beveiligingssysteem en op belangrijke stukken spoor op het reguliere net wordt de huidige treinbeveiliging verbeterd. Maar net op het drukke spoor tussen de Betuweroute en het reguliere spoor gebeurt blijkbaar niets, met als gevolg dat er niet ingegrepen wordt als een trein die onder de 40 kilometer per uur rijdt een rood sein mist. Dat die klap dan hard aan kan komen, is inmiddels bewezen. Het lijkt erop dat juist op dit ingewikkelde en extra riskante stuk spoor er geen moeite gedaan is om de veiligheid optimaal te maken. Dat is onver-

klaarbaar. De onderbouwing van de minister dat er op basis van een afweging met zes factoren niet voor een ATB Verbeterde versie voor dit sein is gekozen, kan ik dan ook niet begrijpen.

Waarom valt de balans voor dit stuk spoor dan nog negatief uit? Hoe moeten we dat dan bedenken bij andere stukken spoor waar dat hetzelfde zou zijn? Valt dat nu nog steeds negatief uit, nu sein 328 wel getroffen is door een roodseinpassage? Geeft dit ongeluk niet gewoon aan dat de afweging aan de hand van deze criteria niet goed is of dat er te weinig spoorplekken aangepakt worden? Hierbij komt ook nog eens dat er al sprake is van forse vertraging van de aanleg van deze verbeterde versie. Minister, u hebt het niet voldoende voor elkaar. Wat gaat u eraan doen? De heer Van Vollenhoven pleit er nu voor om het hele spoornet te voorzien van veilige seinen. Op zichzelf een juiste aanbeveling. Waar het mij vooral om gaat, is dat er een vangnet is voor alle plekken waar risico is. Of dat nu met een verbeterde versie, met ERTMS of anderszins is, het gaat om de veiligheid. Dat is het doel en niet het middel.

Ik wil heldere antwoorden krijgen van de minister. Hoe gaat hij dat realiseren met een plan van aanpak? Twee jaar geleden heeft de SP al een rapport gemaakt getiteld Spoorongelukken voorkomen, waarin zij een analyse heeft gemaakt van alle aanbevelingen van Pieter van Vollenhoven. Daarin werd geconcludeerd dat ongeveer de helft van de aanbevelingen niet was opgevolgd. Ik moet constateren dat we nog niet zo veel verder zijn gekomen in de afgelopen twee jaar.

Een heel belangrijk aspect voor de veiligheid is het Basisnet Vervoer gevaarlijke stoffen. Een veiliger spoorlijn is daarvoor hard nodig. Deze goederen kunnen we dan zo snel mogelijk naar de Betuwelijn krijgen. Hoe gaat de minister dat regelen?

Door ProRail wordt geadviseerd wagons vaker te controleren. Neemt de minister dat advies over? Zo ja, hoe gaat hij dat doen?

Voorzitter. Ik sluit af. Het tragische ongeval bij Barendrecht toont weer aan dat goede spoorveiligheid hard nodig is. Het is de hoogste tijd dat de regering de spoorbeveiliging serieuzer gaat nemen voor het hele Nederlandse spoor en snel een plan opstelt om over te gaan tot betere spoorbeveiliging, waarbij ook nog eens meer treinen op het spoor kunnen rijden. Het rijtje Harmelen, Dordrecht, Muiderpoort en Barendrecht is wat mij betreft lang genoeg. Hier mag geen Utrecht, Eindhoven of Valkenburg achteraan komen.

Mijn laatste opmerking. Samen met machinisten zou er ook een inventarisatie gemaakt worden van slecht herkenbare seinen. Waarom is die er nooit gekomen?

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Laten ik eens tegendraads beginnen. Het spoorvervoer in Nederland is een buitengewoon veilige wijze van vervoer, zeker in vergelijking met andere modaliteiten. Ik vind het belangrijk om dit te beklemtonen, ook al betekent dat natuurlijk geen enkele relativisering van het drama bij Barendrecht waarbij een machinist om het leven kwam en er ook nog een zwaargewonde viel. Elk ongeval, zeker elk dodelijk ongeval, is een drama. We moeten er alles aan doen om ook maar één ongeval te voorkomen. Het viel mij echter wel op, ook in de berichtgeving, dat het recente ongeval in Barendrecht de eerste dodelijke treinbotsing sinds 2003 is. Als je dat bijvoorbeeld vergelijkt met de onveiligheid bij de automobiliteit is iedere vergelijking zoek. Ieder weekend kost automobiliteit meerdere levens en dat levert geen enkele voorpagina op. Waarom zeg ik dit? Omdat de doelstelling moet zijn om het aantal slachtoffers als gevolg van alle vormen van mobiliteit zoveel mogelijk terug te brengen. Dat betekent op geen enkele manier een relativisering van de noodzaak om spoorvervoer nog veiliger te maken, maar het moet wel gaan om het behalen van een zo hoog mogelijk veiligheidsrendement als het gaat om grote bedragen die ergens mee gemoeid zijn, ook ten aanzien van alle modaliteiten. Het is niet zo moeilijk om heel hard te roepen dat

alle risico op het spoor moet worden uitgesloten, ongeacht de kosten. We kunnen echter, ook als het gaat om veiligheid, onze euro's maar één keer uitgeven. Dat vereist wel een zorgvuldige afweging, ook over het totaal van de modaliteiten. Ik vraag of dat ook de insteek van de minister is. Er lopen verschillende onderzoeken. In de eerste plaats van de Onderzoeksraad voor veiligheid naar het ongeluk in Barendrecht. Daarnaast doet ProRail onderzoek naar het verder tegengaan van zogenaamde STS-passages. Het heeft niet zoveel zin om daarop nu ver vooruit te lopen. Mijn vraag is wel wanneer wij die onderzoeken tegemoet kunnen zien.

We hebben er al langer op aangedrongen om gevaarlijk goederenvervoer zoveel mogelijk naar de Betuweroute te verplaatsen, desnoods met de nodige financiële prikkels. De salamanders langs de Betuweroute zijn beter beveiligd dan de mensen in de Brabantse binnensteden op dit moment. In de beantwoording verwijst de minister naar het relatief geringe aantal locomotieven dat geschikt is voor de Betuweroute. Kan hier niet meer druk op worden uitgeoefend, zodat de Brabantroute eerder kan worden ontlast? Dat duurt toch allemaal wel tergend lang. Zou er niet een deadline gesteld kunnen worden voor bepaald goederenvervoer over het gemengde spoor?

Naar alle waarschijnlijkheid is het in Barendrecht misgegaan door het passeren van een rood sein. Nog steeds passeren te veel treinen een rood sein. Hier moet een slag worden gemaakt. Het prijskaartje dat daaraan hangt is hoog, maar het moet toch mogelijk zijn om juist de meest drukke passages en kruispunten met voorrang te voorzien van de modernste systemen die thans beschikbaar zijn. Bij een dergelijke kwestie als Barendrecht kwam natuurlijk ook de vraag boven hoe het mogelijk is dat op een dergelijk evident knooppunt een dergelijk oud beveiligingssysteem ligt. Zijn er niet meer van dergelijke grote knooppunten waar een oud systeem fungeert waar we met voorrang nog een slag zouden kunnen maken? Mijn fractie heeft bepaald niet de indruk dat er een loopje wordt genomen met de spoorveiligheid. De inzet is om te doen wat gedaan kan worden op het terrein van veiligheid. Natuurlijk moet je dan altijd kijken of er nog een schep bovenop kan, maar toch slaat dan ineens weer de twijfel toe als je hoort dat de HSL dagenlang moest worden stilgelegd omdat seinen en wissels van het naastgelegen spoor op hol sloegen als de HSL passeerde. Hoe is dat mogelijk? Er is werkelijk jarenlang getest. Is er toen niet ontdekt welke risico's er werden gelopen? Wat zegt dit over de testperiode?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Het ongeluk bij Barendrecht is buitengewoon tragisch voor het slachtoffer en voor de nabestaanden. Laten we daar eerst maar eens even bij stilstaan. Dat het dan ook vervelend is voor de reizigers die dagenlang met overlast te maken hebben, is dan eigenlijk nog maar een bijkomstigheid. Vervelend, maar het andere is erger. Er lopen nog allerlei onderzoeken. Die moeten we afwachten, maar vandaag zullen we meer stilstaan bij algemene vragen over de spoorveiligheid, want het is niet het eerste ongeluk bij rood sein.

Laat ik beginnen met de TomTom. Deze heeft een handige functie die mij waarschuwt als ik te hard rijd. De wet verplicht dat elke trein ook zo'n functie heeft. Dat heet een kwiteerfunctie. Enige jaren geleden is deze functie buiten gebruik gesteld omdat deze machinisten soms onnodig zou ergeren. Vanmiddag hebben deskundigen tijdens de hoorzitting duidelijk aangegeven dat bij afschaffing van die kwiteerfunctie niet wetenschappelijk is onderzocht wat deze functie bijdraagt aan het voorkomen van het door rood sein rijden. Zij hebben aannemelijk gemaakt dat door rood rijden vaak zou kunnen worden voorkomen als deze functie weer wordt ingevoerd, eventueel in een verbeterde versie. Het is geen 100%-garantie, maar het helpt wel.

De minister verwijst in zijn brief van gisteren naar een onderzoek uit 1995. Ik zou de minister vandaag willen vragen een reactie op deze recente

wetenschappelijke inzichten te geven, die volgens mij nu wel erg gemakkelijk terzijde geschoven worden.

Voor het voorkomen van het door rood rijden wil de minister seinen uitrusten met de ATB Verbeterde versie op 1100 meest risicovolle plaatsen. Maar het ongeluk bij Barendrecht, bij een sein met een laag risico, toont echter aan dat een laagrisicoprofiel niets zegt over de mogelijke impact als er toch een ongeluk gebeurt. Andere partijen pleiten er daarom voor om alle 6000 seinen uit te rusten met wat dan heet ATB-Vv. Dat kan helpen, maar is het de minister bekend dat ATB-Vv in tegenstelling tot ATB ook niet helemaal safe blijkt te zijn? Dus ook dan bestaat er nog steeds kans op een ongeluk. De ChristenUnie wil dan ook dat de minister met een actieplan voor spoorveiligheid komt. Dat is meer dan het vaststellen van een basisnet met routes. Het is ook een grondige analyse van de vaardigheid van een spoorstelsel. Vanmiddag stelden deskundigen namelijk – wij hebben dat ook al eerder ingebracht – dat met de hoge groeiambities drastische maatregelen nodig zijn om het spoorstelsel veilig te houden. De grens van benutting voor wat betreft vaardigheid wordt ook een keer bereikt. In dit plan moet het ook gaan om de integrale verantwoordelijkheid voor de spoorveiligheid. Er is meer nodig dan een overlegstructuur en het controleren of elk deel van het spoorstelsel aan zijn eigen normen voldoet. Het gaat erom of het spoorstelsel als geheel voldoende veilig is.

De heer Van Vollenhoven concludeerde in 1990 dat een second opinion over de veiligheid van de ontworpen systemen ontbreekt. De Raad voor Transportveiligheid kwam daarom met de aanbeveling dat de minister een toezichthoudende instantie hiervoor moet aanwijzen. Die inspectie is opgericht, maar de grote vraag is of de ontwerpen nu onafhankelijk worden getoetst. Volgens mij is dat niet het geval. De inspectie toetst alleen of ProRail voldoet aan de normen die ProRail zelf heeft geformuleerd. Maar de vraag is of dit ook voldoet aan de wettelijke normen en, zo ja, of het aansluit bij de huidige hoge benutting van het spoor. De regels voor spoorveiligheid moeten wat de ChristenUnie betreft opnieuw tegen het licht worden gehouden. De ChristenUnie verzoekt de minister dan ook conform het advies van de heer Van Vollenhoven een toezichthouder voor de integrale veiligheidszorg voor het spoor aan te wijzen.

Dan de nieuwe technieken. Er is al eerder in dit huis gesproken over nieuwe technieken, waaronder ERTMS. De minister heeft zich daartoe enigszins genegen getoond. Dat stemde mij tevreden, maar ik zou de minister dringend willen vragen werk te maken van de systeemsprong die nodig is om het spoor ook bij hoge frequenties veilig te houden. Dat betekent toch een snellere invoer van ERTMS. Ook moet bijvoorbeeld gekeken worden naar het vastleggen bij welke frequenties van het spoorgebruik spoorwegovergangen moeten worden vervangen door tunnels.

Tot slot nog een opmerking over de brief over de Taskforce Vitaliteit Spoor die aan de agenda is toegevoegd. De zorg van de spooraanneemers is dat ProRail hierin nog steeds de lead heeft en dat de onafhankelijke voorzitter vooral technisch voorzitter is. Ik roep de minister op, conform mijn motie, om te zorgen dat de taakgroep echt onafhankelijk wordt, zodat partijen op gelijkwaardige basis tot resultaten kunnen komen. De minister heeft dat in een vorig overleg gezegd. Ik wil graag weten hoe het daar nu mee staat.

De heer **Mastwijk** (CDA): De heer Cramer vraagt, als ik het goed gehoord heb, de minister om een aanvalsplan spoorveiligheid of woorden van die strekking. Ik heb gepleit voor een herprioritering van de meest gevaarlijke punten binnen drie maanden nadat het rapport van de onderzoeksraad is verschenen. Moet ik uit zijn opmerkingen opmaken dat hij het wat op de lange baan wil schuiven of heb ik dat verkeerd begrepen?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nee, als dat actieplan er binnen drie maanden is, vind ik dat ook prima. Ik heb geprobeerd met mijn bijdrage

aan te tonen dat een herprioritering van de meest gevaarlijke punten misschien ook op dit moment Barendrecht niet als gevaarlijkste punt zou hebben aangetoond en dat er op zo'n plek nog steeds een ongeluk kan gebeuren, juist omdat dit sein niet was herkend als één van de 1100 meest gevaarlijke plekken. Dus, het blijkt dat soms op een niet risicovol punt een ernstig ongeluk een buitengewoon grote impact kan hebben. Dat heb ik willen aangeven. Je kunt niet alleen maar zeggen: we kijken alleen naar de meest gevaarlijke punten. Naar onze inschatting zou op een minder gevaarlijke plaats ook wel iets kunnen gebeuren wat buitengewoon verstrekkende gevolgen heeft.

De heer **Mastwijk** (CDA): Ik heb het gevoel dat wij elkaar heel snel naderen. Ik heb het er steeds over gehad dat risico kans maal effect is en de minister heeft in zijn brief zes ijkpunten genoemd waarnaar gekeken moet worden om te beoordelen of een sein gevaarlijk is. Wat daar ontbreekt is het fenomeen bebouwing in relatie tot gevaarlijke stoffen. Misschien kunnen wij elkaar straks op dit punt vinden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik kan daar kort over zijn. Ik vind dat een goede aanvulling. We moeten dat altijd blijven herijken en als er nieuwe inzichten zijn die dat kunnen verbeteren, vind ik dat uitstekend.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben blij dat de ChristenUnie zegt dat er snel een aanvalsplan moet komen om zaken te verbeteren. Ik denk ook dat wat de heer Mastwijk op dat punt ingebracht heeft, gemakkelijk daarin te fietsen is. De minister kan daaruit wel opmaken welke kant hij volgens de Kamer op moet. Ik hoorde de heer Cramer ook iets over de kwiteerfunctie zeggen. Vindt hij dat dit een heel belangrijk onderdeel van het aanvalsplan moet worden?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): We moeten kijken naar het verhogen van de veiligheid van het gehele systeem. Ik heb aangegeven dat er in de bestaande situatie iets uitgeschakeld is, namelijk de kwiteerfunctie. Die had mogelijk de machinist kunnen helpen herinneren dat hij door rood gereden is. Hij heeft waarschijnlijk langzamer dan 40 kilometer per uur gereden, anders had hij een ingreep gehad. Dus er is meer aan de hand dan alleen een STS-passage, naar mijn overtuiging, maar dat zal het onderzoek moeten uitwijzen. Op dat moment had de kwiteerfunctie kunnen helpen. Dat hebben de deskundigen vandaag ook bevestigd. Er zit trouwens ook een dodemansknop in zo'n trein. Die maakt ook een takkeherrie als dat ding om de 30 seconden gaat. Ik heb het genoeg gehad op een locomotief op de Betuweroute mee te rijden en ik vergat even die knop in te drukken. Dan hoor je achter je drie keer: Sifa, Sifa, Sifa. Doef, daar ging de trein. Ja, ik denk: daar staat iemand te roepen, dat zal wel. Nou ben ik natuurlijk geen machinist, dus de machinist greep snel genoeg in. Er was verder helemaal niks aan de hand, maar het geeft aan dat je heel alert moet zijn op de signalen. Dus je moet wel alert blijven, maar het helpt je wel, want de volgende keer gebeurt het je niet weer.

De **voorzitter**: Dank u wel, mijnheer Cramer. Het is duidelijk merkbaar dat u als hobby treinen hebt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Het verbaast me volstrekt dat u dat zegt. Ik heb dat zelf helemaal niet zo door.

De **voorzitter**: Het valt ook helemaal niet op. Ik zie dat de heer Roemer nog iets wil zeggen.

De heer **Roemer** (SP): Ik ben blij met de opmerking van de heer Cramer over de kwiteerfunctie. Ik hoop dat de minister daar serieus op ingaat.

De **voorzitter**: We zullen het straks horen.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Wederom zitten wij na een tragisch ongeval te debatteren over betere veiligheid op het spoor. Zo'n debat heeft natuurlijk altijd een hoog half-en-putgehalte. Dat geeft een zeker ongemak. Echter, het is niet anders. Het is ook niet de eerste keer. Je zou kunnen zeggen dat het een wrange vorm van vooruitgang is. Elke keer na zo'n ongeluk zitten wij hier weer als Kamer te betogen dat het veiliger kan en dat het ook veiliger moet. En elke keer, eerlijk is eerlijk, wordt het ook een beetje veiliger. De heer Van der Staaij heeft gelijk dat het spoorvervoer inmiddels een zeer veilige vorm van vervoer is. Maar heel veilig is nog steeds niet veilig genoeg. Ik denk ook niet dat het ooit veilig genoeg zal worden, maar wij zetten de langzame tocht richting veiligheid met zijn allen noest voort.

Ik heb eigenlijk vrij weinig toe te voegen aan de opmerkingen van alle collega's. Nu blijkt dat de ATB-Vv-operatie misschien wel iets te beperkt is gebleven. De heer Van Vollenhoven was daar vrij expliciet over. Ik ben benieuwd wat de minister daarvan vindt. Ik ben geneigd, de heer Van Vollenhoven te volgen, niet zo zeer omdat ik rücksichtslos richting die 6000 seinen wil, maar omdat ik met hem – en overigens met alle anderen – constateer dat ERTMS te lang uitblijft. Ik weet zeker dat wij indertijd bij de prioritering van die 1100 punten dachten: nou, dat wordt daarna mooi overgenomen door ERTMS. Inmiddels mag dit zich in de grote belangstelling en steun van de Kamer verheugen, zelfs van de PVV op dit moment. Dat is toch altijd weer mooi. Ziet de minister mogelijkheden om ERTMS te versnellen? Officieel hebben we daar van de minister nog steeds geen definitieve uitspraak over gehoord. In het kader van het ijzer smeden als het heet is: we zouden deze tragische aanleiding kunnen gebruiken om daar opnieuw naar te kijken en zodoende het spoor snel veilig te maken. Lukt dat niet, zeg ik namens de PvdA, dan moet serieus moeten worden overwogen om de uitrol van ATB-Vv gewoon door te zetten naar die 1100 en dan waarschijnlijk via een nieuwe prioriteitenlijst die de volgende 2000 à 3000 seinen in kaart brengt.

Er is nog iets aan de hand, iets wat in dit geval expliciet aan de orde is: gevaarlijke stoffen. Mijn fractie en andere fracties vragen al een tijdje om de inzet van een basisnet. Dat moet nu echt snel kunnen gebeuren. We vinden dat daar niet langer mee gewacht kan worden. We vragen niet zomaar om een basisnet, we vragen om eentje waar de Betuweroute eigenlijk het belangrijkste zo niet het enige spoor is waar gevaarlijke stoffen over vervoerd kunnen worden. Ik weet dat het in de praktijk nooit voor de volle 100% haalbaar zal zijn, want niet alle bestemmingen en vertrekpunten voor het vervoer van gevaarlijke stoffen liggen langs de Betuweroute, maar het zou wel ons streven moeten zijn. Ik had tot nu toe de indruk dat de minister daar ook wel in meedacht, maar toch enige soepelheid rond het vervoer van gevaarlijke stoffen wilde betrachten om economische rechtvaardige redenen. Dit ongeluk wijst ons echter weer met de neus op de feiten. Ik denk dat de economische parameters in die afweging een iets kleinere rol zouden moeten spelen en de veiligheidsafwegingen een grotere. Dan krijgen we een versmalling van dat basisnet richting de Betuweroute. Daar zou het naartoe moeten. En ook met dwingende middelen. Dat zijn de twee elementen die mijn fractie graag in dat snelle besluit terug wil zien. De minister mag prohibitieve prijzen stellen. Dan weten we zeker dat iedereen kiest voor de Betuweroute omdat ze de rest niet kunnen of willen betalen. De minister mag ook voor een ander instrumentarium kiezen. De keuze is aan de minister. Het gaat mijn fractie erom dat de gevaarlijke stoffen met een dwingend instrumentarium over de juiste rails worden gestuurd, op zodanig wijze dat we dit soort dingen niet meer mee hoeven te maken.

De **voorzitter**: De minister heeft ongeveer 20 minuten nodig voor de beantwoording. Hij zal dat aan de hand van blokken doen. Na ieder blok is er de mogelijkheid om vragen te stellen.

Minister Eurlings: Voorzitter. Ik dank de leden van de Kamercommissie voor hun inbreng in dit moeilijke debat. Ik wil niet verhelen dat het mij niet onbewogen laat om met een dergelijk ongeluk onder mijn verantwoordelijkheid geconfronteerd te worden. Dat geldt overigens ook voor ongelukken op de weg. Als je de weduwe of de zoon condoleert die de identificatie heeft moeten doen, zie je de mens achter het ongeluk.

Alhoewel absolute veiligheid nooit bestaat, vind ik dat dit soort voorvallen ons weer eens met de neus op de feiten drukt. We moeten dan de afwijking maken wat effectief is. De heer Van der Staaij heeft gelijk: we kunnen een veiligheidseuro maar één keer uitgeven. Daarom moeten we elkaar scherp blijven bevragen of we het goed genoeg doen en of er niet iets extra's kan worden gedaan ter voorkoming van erger.

Ik wil allereerst beginnen met het betuigen van mijn medeleven aan de nabestaanden van de overleden machinist. Het was een trein van DB Schenker. Ook wil ik mijn medeleven betuigen aan de gewonde machinist van de trein van ERS Railways. Ik heb vandaag vernomen dat het herstel van deze machinist goed gaat. Ik ben daar natuurlijk heel erg blij mee en ik wens hem van hier een goed verder herstel toe. Ik wil ook mijn dankbaarheid uitspreken aan de machinist van de internationale trein uit Rotterdam. Ik ben dankbaar voor zijn scherpzinnigheid en alertheid, dankbaar dat hij onmiddellijk een noodremming heeft ingezet en daarmee heel veel erger heeft voorkomen.

Hoe het ook zij, over de oorzaak van dit ongeval moet absolute helderheid komen. De Onderzoeksraad voor veiligheid voert het onderzoek naar het ongeval uit. Mijn inspectie, de inspectie van de inspecteur-generaal hier aanwezig, participeert hierin. Ik wil hier mijn grote waardering uitspreken voor de voortvarendheid waarmee de voorzitter van de onderzoeksraad, professor Van Vollenhoven, dit onderzoek aanpakt. Ik wil niet vooruitlopen op de conclusies van het onderzoek, maar ik wil mij ook niet verschuilen achter het feit dat die conclusies er nog niet zijn. Dus ik ga, gelet op alle gestelde vragen maar ook op de ratio en emoties die mij zelf op zo'n moment bezighouden, voorzover ik kan in op drie grote aspecten in dit debat: 1. de toegepaste beveiligingssystemen; 2. de regulering van het vervoer van gevaarlijke stoffen en 3. de kwaliteit van het goederenvervoermaterieel waarmee wordt gereden.

Ik begin met het eerste blok, de toegepaste beveiligingssystemen. Het traject waarop op 24 september een trein door een rood sein is gereden, maakt geen onderdeel uit van de Betuweroute maar van het zogenaamde gemengde net. Het gaat hier om het toeleidende spoor vanuit noordelijke richting, Rotterdam/IJsselmonde, naar Barendrecht, Kijfhoek en vervolgens de Betuweroute. Net zoals de rest van het gemengde net is dit traject uitgerust met het treinbeïnvloedingssysteem ATB-EG. Het is bekend dat wij het bestaande ATB-systeem verbeteren met de zogenaamde Verbeterde versie, waardoor je ook op lage snelheid automatisch gehalteerd wordt als je het rode sein mist. De implementatie wordt uitgevoerd door de gehele spoorbranche, met zowel reizigers als goederenvervoerders. Het wordt getrokken door ProRail van de heer Bert Klerk als systeemintegrator en projectverantwoordelijk regisseur. Dit verbeterde systeem grijpt ook in bij snelheden onder de 40 kilometer per uur.

Dit is een lijn die lang geleden is ingezet. Sinds 17 mei 2005 heeft een lange rij van debatten tussen mijn ambtsvoorganger, mijzelf, uw Kamer en uw ambtsvoorgangers plaatsgevonden over het bepalen van criteria voor plekken waar de verbeterde versie moet worden aangebracht.

Eerst even de stand van zaken. Meer dan 1100 seinen zijn intussen voorzien van ATB-Vv. Eind dit jaar moeten dat er 1150 zijn. In 2010 komen er ongeveer 100 bij. We hebben het er een paar weken terug nog met elkaar

over gehad. Hierbij horen ook 100 seinen die langs de Brabantroute worden aangelegd op nadrukkelijk verzoek van Zuid-Hollandse en Brabantse bestuurders. Ik heb eind 2007 met deze bestuurders afspraken gemaakt in het overleg van de Taskforce Brabantroute. In goed overleg met de Kamer is nog eens 160 mln. vrijgemaakt voor ATB-Vv. Hoe is de selectie van seinen vormgegeven? Welke worden wel vervangen of aangepast en welke niet? De selectie heeft plaatsgevonden op basis van een risicoanalysemethodiek van zowel de inspectie als ProRail. Welke criteria zijn sinds 2005 leidend geweest om in aanmerking te komen voor de upgrade naar ATB-Vv? Dat is allereerst het criterium van de snelheid die treinen bij dat specifieke sein kunnen rijden. Dat lijkt logisch. Als je harder rijdt, is het gevaar groter. Andere criteria zijn: het aantal treinen dat daar in de spits rijdt, de plaats waar het sein staat, het aantal seinen dat daar naast elkaar staat. Ook de afstand van het sein tot het zogenaamd gevaarpunt – hoeveel correctietijd heb je nog als je het sein passeert – en ook het soort gevaarpunt zijn criteria. Is het een wissel, is het een overweg, is het een brug? Ook dat maakt in de karakteristiek uit. Vervolgens het laatste criterium: het aantal keren dat het sein eerder ten onrechte is gepasseerd, de zogenaamde recidiveseinen. Je merkt dat sommige seinen ook door machinisten eerder over het hoofd worden gezien. Dat is soms locatiespecifiek.

Ik heb laten uitzoeken hoe dit bewuste sein in Barendrecht, sein 328, bij deze selectierangorde heeft gescoord. Op basis van de jarenlang gehanteerde criteria is gebleken dat dit sein relatief laag in de rangorde staat en derhalve niet als risicovol is aangemerkt. Volgens de registratie heeft bij dit sein ook niet eerder een stoptonende seinpassage plaatsgevonden. Het is volgens onze registratie de eerste keer dat een machinist door dit sein rijdt. Waarom de machinist het betreffende sein ten onrechte is gepasseerd, moet het huidige onderzoek uitwijzen.

Waar gaat het om als de seinen worden aangepast met een ATB-Vv? ATB-Vv moet niet alleen op het spoor worden aangebracht, maar ook in de treinen. Eind dit jaar heeft 85% van alle treinen ATB-Vv. Op 1 april 2010 – dat is geen stomme grap – zal het 99% zijn.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Geldt dat voor personen- en goederentreinen?

Minister **Eurlings**: Ja.

De **voorzitter**: Mijnheer Cramer, het is de bedoeling straks aan het eind van het blok vragen te stellen. Deze vraag is nog net getolereerd.

Minister **Eurlings**: Het antwoord was kort en naar ik hoop helder. Voorzitter. Daarnaast zijn flankerende maatregelen genomen dan wel in uitvoering om ook bij minder risicovolle seinen de veiligheid te bevorderen. Het gaat dan om het verbeteren van de zichtbaarheid van seinen, het aanscherpen van de opleiding van machinisten, het vergroten van de wegbekendheid bij machinisten, het aanpakken van vertrek bij geel, het terugdringen van de zogenaamde geel-geel-roodsituaties en het verbeteren van de plaatsing van seinen als onderdeel van het ProRailvervangingsprogramma van beveiligingssysteem Mistral. We hebben het hier recent uit en te na over gehad, maar ik hecht er nogmaals aan om te zeggen om hoeveel seinen het gaat volgens de criteria die jarenlang gelden. Het pakket is erop gericht om in 2010 het risicoprofiel met 75% te laten dalen ten opzichte van 2003 en het aantal STS-passages met ongeveer 50%. Analyses van de inspectie en ProRail wijzen uit dat dit haalbaar is op macroniveau gelet op hetgeen uit het oogpunt van veiligheid het zwaarst weegt. Het aantal STS-passages zal dit najaar en volgend jaar dan ook naar verwachting verder afnemen.

Ik hecht eraan, dit zo duidelijk te zeggen omdat we wel alert en gedreven moeten zijn als ons zo'n verschrikkelijk ongeval overkomt, maar tegelijkertijd ook wel weer moeten landen op de grond en moeten denken: waar stonden we en waarom deden we het? Wat is de «big picture»? Dat is dus dat we stevig vooruitgaan volgens de afgesproken lijn. Dat wil echter niet zeggen dat we daarmee zeggen: consistent is gewoon doorgaan alsof er niets is gebeurd. Ik vind dat wij op dit soort momenten kritisch moeten bekijken of het niet op een verantwoorde manier dan wel beter kan.

Professor Van Vollenhoven heeft afgelopen zondag gesuggereerd dat het wenselijk is om alle seinen te voorzien van ATB-Vv. Dit is een standpunt dat de heer Van Vollenhoven naar mijn beste weten ook eerder in de tijd van mijn ambtsvoorganger mevrouw Peijs duidelijk heeft ingenomen. Nu waardeer ik de gedrevenheid van de heer Van Vollenhoven en zijn team om de veiligheid verder te verhogen, maar toch is het zeer de vraag of je nu ineens alle seinen zou moeten vervangen. Dit zeg ik niet alleen omdat het belangrijk is om te zien wat het effect is van alle maatregelen die worden genomen. Ik heb een brief van de Onderzoeksraad voor veiligheid liggen van 8 juni van dit jaar waarin deze raad zelf zegt: we zetten het onderzoeken naar STS-gerelateerde ongevallen maar eens even stop, want we willen eerst het effect zien van al die vervangingen van ATB-Vv. Dat wil niet zeggen dat ik niet opensta voor dit soort signalen. Wij moeten ons wel altijd afvragen wat doelmatig is. Hoe geven we die paar euro's die we voor veiligheid hebben het beste uit? We hebben altijd ook nog te maken met die 750 doden op de weg en natuurlijk geldt voor het spoor de vraag hoe we het zo goed mogelijk kunnen doen.

In beginsel waarborgen we de veiligheid met een samenhangend systeem van maatregelen, wet- en regelgeving. We doen al die dingen die ik heb genoemd. Nederland loopt op tal van vlakken voorop, bijvoorbeeld met de invoering van de Europese machinistenrichtlijn. Inderdaad, ook dat is van groot belang. Het treinbeïnvloedingsstelsel ATB of ATB-Vv is binnen alle waarschuwingssystemen het sluitstuk. Als alle andere dingen niet gewerkt hebben is dat «the last resort» om mensen te behoeden voor een ongeluk. Het is het vangnet in de veiligheidsketen. Dit betekent dat we niet alle financiële inspanningen op het vangnet moeten richten, maar ook op al die andere maatregelen die ongelukken kunnen voorkomen. Een en ander moet in samenhang worden gezien.

Ik zeg dit omdat ik er wel degelijk voor opensta om te onderzoeken wat we meer kunnen doen. We staan echter – en ik hoor dit bij velen van deze Kamer terug – voor de afweging hoe we dat zo effectief en efficiënt mogelijk moeten doen. We hebben het over 300 mln. Als je alles zou doen, zou ik niet weten waar we het geld vandaan moeten halen, tenzij de Kamer zegt dat er maar minder moet worden gedaan aan uitbreiding van de capaciteit of aan het verbeteren van het spoor. Dat is misschien een lijn die bij de VVD goed valt, maar ik denk bij de meerderheid van deze Kamer niet.

Ik kom tot mijn voorstel. Om een gezamenlijk besluit te krijgen naar aanleiding van de vraag hoeveel extra ATB-Vv-seinen we zouden moeten ombouwen en op welke plaatsen, wil ik een deskundig en onafhankelijk onderzoek laten uitvoeren. Daarbij moeten de volgende aspecten worden onderzocht. Allereerst wil ik een grondige internationale vergelijking hebben, voor de positie die ons land inneemt op het gebied van passages met stoptonend sein. Vanzelfsprekend wil ik dat hierbij ook gekeken wordt naar de lessen die wij kunnen leren van andere landen. Hoe hebben zij het risico zoveel mogelijk aangepakt? Dus weten waar we staan en bekijken hoe andere landen het hebben opgelost, zodat we van die kennis gebruik kunnen maken in onze afweging. Omdat dit objectief moet gebeuren – omdat anders altijd zal worden gevraagd: waarom niet dit sein en wel dat sein? – wil ik ten tweede een toetsing van de selectiecriteria die we tot nu toe hebben gehanteerd. Ik wil dat er scherp naar wordt gekeken waar die criteria kunnen of moeten worden aangescherpt, de criteria dus voor de

upgrade naar de verbeterde versie. Als er reden is om bijvoorbeeld een extra selectie criterium toe te voegen, moet dat gebaseerd zijn op een doorwrocht onafhankelijk advies. We moeten willekeur vermijden, want bij ieder sein kan een ongeluk gebeuren. Als het weer een keer gebeurt, moeten we kunnen zeggen dat we zo goed als mogelijk prioriteiten hebben aangegeven.

Op basis van de resultaten van het onderzoek zal ik met de Kamer besluiten hoeveel seinen extra kunnen worden omgebouwd naar ATB-Vv en een antwoord geven op de vraag waar die ombouw met prioriteit moet plaatsvinden. Daarbij wil ik ook de resultaten betrekken van de hele exercitie basisnet. Ik kom daar dadelijk in mijn betoog op terug. Eind dit jaar en, als het heel erg tegenzit, helemaal aan het begin van volgend jaar is dat gereed. Dan hebben we een beter zicht op hoeveel stromen gevaarlijke stoffen we nog op verschillende trajecten kunnen verwachten. In die afweging voor nieuwe criteria voor de extra vervanging van seinen kunnen die stromen van gevaarlijke stoffen volgens het basisnet worden meegenomen. Dan vloeien die twee lijnen in elkaar en dat kan ons tot het beste oordeel brengen in het voorjaar van 2010 wanneer wij dat besluit moeten nemen.

Gevraagd is waarom niet gekozen wordt voor ERTMS voor de oplossing van dit probleem. De heer Cramer zegt dat ik mij positiever dan tevoren heb uitgelaten over ERTMS. Ik had zelf ook dat idee en dank hem voor de erkenning daarvan. Maar hier zitten we puur op het veiligheidsaspect. Even los van de appreciëring van ERTMS is het de vraag hoe we zo snel mogelijk iets kunnen doen aan de verbetering van de veiligheid. ERTMS zal hier zeker een rol in gaan spelen. We komen met het ERTMS-implementatieplan. Daar hebben we het vaak over gehad. Ook als we snel actie inzetten, zal het naar alle waarschijnlijkheid zeker tot 2015 duren voordat we daar grootschalig effect van gaan zien. ERTMS komt er dus aan, maar als we echt op korte termijn nog een extra stap willen zetten op de hotspots – we hebben ERTMS natuurlijk niet overal als we ermee beginnen – zou het toch kostenefficiënt kunnen zijn om nog op een aantal extra plekken op ATB-Vv in te zetten. Dat doet echter niets af aan mijn algemene waardering voor ERTMS. ERTMS zal het systeem van de toekomst zijn.

Tot slot voor dit blok wil ik nog kort ingaan op het Basisnet Vervoer gevaarlijke stoffen. Het uitgangspunt hierbij is inderdaad dat de Betuweroute zoveel mogelijk zal worden gebruikt voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. De heer Samsom zegt terecht dat dit vervoer niet overal kan. Dat heeft bijvoorbeeld te maken met Trade Port West in Venlo, met Chemelot, het grote DSM en SABIC-complex in mijn eigen woonomgeving. Ook daar zul je wel een mogelijkheid moeten creëren. Dat is ook verplicht vanuit Europa. Je kunt niet zomaar zeggen: dat doen we niet meer per spoor. En zouden we het wel kunnen zeggen, dan zou het vooral tot consequentie hebben dat het dan via de weg gaat. Dan zijn we qua veiligheid ook niet echt beter af. Dus de chemische clusters Chemelot, Eemshaven, Delfzijl, Moerdijk, Sloegebied, Kanaalzone en Terneuzen liggen niet aan de Betuweroute, maar dat wil niet zeggen dat zoveel als mogelijk over die Betuweroute moet worden vervoerd.

Over het gemengd spoornet kan vervolgens wel nog wat vervoer plaatsvinden. Daar is op zichzelf geen bezwaar tegen mits uiteraard wordt voldaan aan de eisen gesteld volgens het Europese en het nationale kader. Tegen de heer Cramer kan ik dus zeggen: ja, we moeten voldoen aan de wettelijke eisen, punt uit. Daar mag geen enkele twijfel over bestaan.

Het vervoer van gevaarlijke stoffen in ons land voldoet aan de strenge internationale eisen. De inspectie heeft daarop het toezicht. Bovendien ben ik in overleg met de chemische industrie en de vervoerders over het veilig samenstellen van de treinen. Het zogenaamde warme BLEVE-convenant. Nu heb ik daarover heet van de naald nieuws. Ik heb een brief

voor me van 8 oktober, waarin SABIC nadrukkelijk aangeeft het warme BLEVE-vrije rijden te gaan introduceren. Daar ben ik heel erg blij mee. Daar wil ik hier mijn grote dank voor uitspreken, want dit is echt wat we nodig hebben. Het betekent nogal wat voor dit soort bedrijven. Dat SABIC hiermee nu deze zeer belangrijke stap zet, is een groot voorbeeld. Men loopt daarin voorop. Ik zou zeggen: laten anderen dat voorbeeld snel volgen. Ik zal daar met Jacqueline Cramer mijn uiterste best voor doen. Goed nieuws dus. Een belangrijke bijdrage aan het nog veiliger maken van het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen.

Wat is nu het tijdstraject? Het heeft grote urgentie, maar het is juist in het belang van de decentrale overheden zelf dat we de laatste slag met elkaar maken. Daar lag ook een vraag over voor. Waar zit het bijvoorbeeld in? Het zit in het kunnen leveren van maatwerk. We berekenen de veiligheid met modellen. Decentraal kwam ook naar voren dat de modellen te weinig rekening houden met de ontwikkelingskansen in de buurt van het spoor van gemeenten, dat dit te weinig tot zijn recht komt. Er zijn een aantal krachtige argumenten daartoe aangedragen. We hebben toen in gezamenlijkheid besloten, het RIVM nog eens nadrukkelijk te laten bekijken of in de modellen voldoende tot zijn recht komt of de plaatsing van ATB-Vv leidt tot extra ontwikkelingsruimte voor de gemeenten en of dit braakliggend terrein in de buurt van het spoor voorkomt. Dat was dus een gezamenlijk verzoek om daar nog een keer naar te kijken. Ik hoop dat het niet meer lang duurt voordat we de conclusies krijgen. Ik ga ervoor dat er eind dit jaar conclusies liggen of uiterlijk begin volgend jaar. Dan valt dit mooi samen met het onafhankelijk onderzoek dat in het voorjaar klaar moet zijn naar de internationale context: wat kunnen we leren van het buitenland en moeten we de criteria aanscherpen? Dan kunnen we dat laten leiden tot een prioriteitenlijst voor de plaatsen waar wij extra ATB-Vv gaan introduceren.

Op die manier probeer ik samen met de Kamer dit moeilijke moment te gebruiken om een antwoord te vinden op de prangende vraag of het niet nog beter kan en moet, of wij nog meer kunnen doen. Daarbij moeten wij tegelijkertijd wel de ratio in de afweging houden, want we kunnen de euro's maar één keer uitgeven. Als weer ooit een dergelijk ongeluk gebeurt – God verhoede het – moeten we wel kunnen zeggen dat we ervan overtuigd zijn dat we onze keuzes op objectieve gronden zo goed mogelijk hebben gemaakt. Daar is deze slag wel voor nodig.

De **voorzitter**: Dank u wel, minister. Ik stel voor dat de leden kort en puntig reageren op dit blok en dat de minister zijn reactie ononderbroken geeft.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Risico is kans maal effect. Bij dit sein is gebleken dat de kans heel klein was. Het is de eerste keer dat er een STS-passage was. Het effect is helaas erg groot: een dode, een zwaargewonde en heel veel schade. Als die ene machinist van de passagierstrein niet goed bij de les was geweest, waren er vermoedelijk nog meer slachtoffers gevallen. Dat geeft wel aan dat een toetsing van die zes criteria opportuun is. Ik ben blij dat de minister daar onafhankelijk onderzoek naar wil laten doen. Ik heb daarbij twee vragen. Ik had voorgesteld om binnen drie maanden met een plan van aanpak te komen. Ik ruil dat idee graag in voor het idee dat de minister heeft. Hoe past het rapport van de onderzoeksraad in de planning? Wanneer kan een vervolg gegeven worden met het veiliger maken van een aantal laag scorende seinen? Dus nog een beetje concreter: tijdsplanning, inclusief de uitkomsten van de onderzoeksraad.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Het beveiligen van de seinen zal via ATB-Vv moeten. Ik heb niet meer zoveel met de risicoanalyse en dergelijke. Wij maken ook geen risicoanalyse om na te gaan welke auto's we

wel of niet van veiligheidsgordels moeten voorzien, of mensen wel of niet veel op de snelweg komen, of we wel of niet ABS verplichten. Wij verplichten gewoon voor auto's de moderne systemen. Ik vind dat we dat voor het spoor ook moeten doen. Dan kan de minister dat misschien wat overdreven vinden ...

De **voorzitter**: Mijnheer Aptroot, wat zijn uw vragen.

De heer **Aptroot** (VVD): Ik vraag de minister of hij serieus een plan wil maken om gewoon, en natuurlijk wel volgens een bepaalde prioriteit, alle seinen in Nederland van ABT-Vv te voorzien. Het budget voor ProRail is bijna 2 mld. per jaar. Dan moeten we in een aantal jaren toch 200 mln. kunnen vinden, anders zijn er wel andere posten waarop we kunnen bezuinigen, ook binnen andere begrotingen.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. Het is goed dat de minister ERTMS als veiligheidssysteem van de toekomst ziet. Volgt de minister dan ook het PVV-advies om eerst te kiezen voor veiligheid en dan pas voor groei van het spoor, wetende dat ERTMS tot betere capaciteitsbenutting leidt?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Uiteraard ben ik blij dat de minister een onafhankelijk onderzoek wil laten doen, want daar heb ik naar gevraagd. Ik ga ervan uit dat dit een soort aanvalsplan wordt, want anders heeft het geen zin. Zou de minister daarin mee willen nemen dat de alertheidattending een doelmatige aanvulling kan zijn?

De minister zegt dat hij ERTMS zo snel mogelijk wil invoeren, maar dan moet er ook zo snel mogelijk een plan komen voor het ombouwen van de treinen, want daar zal alles op moeten wachten. Gaat de minister daar haast mee maken en komt hij snel met een beslissing over de financiële perikelen?

Naar aanleiding van de opmerkingen van de minister over de Betuwelijn, waarbij hij erop wees dat we te maken hebben met grensovergangen, wijs ik hem op het Verdrag van Warnemünde dat spreiding regelt over de grensovergangen. In hoeverre is dit een belemmering om straks alles zoveel mogelijk op één spoor, namelijk de Betuwelijn te krijgen? Had de minister al gezegd wanneer hij met het basisnet spoor komt? Ik heb niet meegekregen of hij daarbij een datum genoemd heeft.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik heb nog twee vragen. In de eerste plaats een vraag over het deskundig onafhankelijk onderzoek dat plaatsvindt om te bekijken waar en met welke prioriteiten de beveiliging verder kan worden opgeschroefd naar ATB-Vv. Op zichzelf sta ik daar heel positief tegenover. Ik neem aan dat de internationale vergelijking vooral gericht is op wat er al aan onderzoek in het buitenland beschikbaar is, anders werkt het wel erg vertragend als we heel uitgebreid internationaal onderzoek moeten doen.

Mijn tweede vraag betreft de Betuweroute. De minister wees er terecht op dat de Betuweroute geen alternatief is voor al het gevaarlijke goederenvervoer. Mijn vraag is of we de optimale druk hebben uitgeoefend om de Betuweroute te benutten voor de gevallen waarin het wel een alternatief is. Of kunnen we daar ook nog een stap in maken?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik begrijp dat dit een tussenronde is en dat we nog gewoon een tweede termijn krijgen. Voor de helderheid: ik heb geen antwoord gekregen van de minister op mijn vraag over de kwiteerfunctie, waar ook de heer Roemer naar vraagt. De minister ging heel snel heen over de onafhankelijke toetsing voor het waarborgen van de veiligheid. Ik hoop dat deze vraag doorkomt, de minister staat volgens mij voor het sein. Ook heb ik gevraagd of de minister bereid is om, op advies van de heer Van Vollenhoven, een onafhankelijke toezicht-

houder voor de integrale veiligheidszorg voor het spoor aan te wijzen. Tot slot wil ik nog een opmerking maken. De minister wil het vervoer van gevaarlijke stoffen zoveel mogelijk via de Betuweroute laten verlopen. Er zijn heel veel plaatsen die niet langs de Betuweroute liggen. Bijvoorbeeld al het goederenvervoer uit het havengebied van Amsterdam moet eerst wel bij de Betuweroute komen en dat passeert dan behoorlijk drukke kernen. Zo zijn er nog wel meer voorbeelden te geven. We moeten elkaar niet voorhouden dat de Betuweroute het panacee is voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Over dat internationale onderzoek: het is goed om daarvan te leren, maar ik hoop niet dat het is om ons te benchmarken, in die zin dat als de conclusie luidt dat wij veiliger zijn dan de rest van Europa, we dan op onze handen gaan zitten. De opdracht is namelijk – en de minister heeft dat goed begrepen – dat we vooruit moeten met die veiligheid. Op mijn vraag of ERTMS niet sneller kan worden ingevoerd, zei de minister niet nee of ja. Hij zei: het wordt sowieso niet eerder dan 2015. Dat is impliciet een nee. Dat is dan ook wel zo duidelijk, maar ik zou graag van de minister expliciet willen horen dat het niet sneller kan zelfs als hij dat zou willen. Als het anders is, zouden we nog wat aanmoedigen zijn kant op kunnen laten gaan.

De **voorzitter**: Even voor de duidelijkheid: ik stel voor dat er per blok een vragenronde is. Anders wordt het een heel lange monoloog van de minister. Daarna is er nog gelegenheid voor een laatste vragenronde waarin de losse eindjes – de losse «seintjes» – aan elkaar geknoopt worden. De minister gaat nu over tot beantwoording en gaat daarna door met het tweede blok.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Dank voor de overwegend positieve reacties. De heer Mastwijk vroeg hoe de conclusies van het lopende onderzoek van professor Van Vollenhoven en de zijnen zich verhouden met het onderzoek dat ik heb aangekondigd. Wij wachten, zoals ik aan het begin van mijn termijn zei, met zeer veel interesse de resultaten van het onderzoek van professor Van Vollenhoven af, omdat de onderste steen echt boven moet komen. Tegelijkertijd staat wel als een paal boven water dat er sprake is geweest van een roodseinpassage. Ik vind het heel interessant om te weten hoe dit kon gebeuren bij dit sein, waar nog nooit sprake was van een roodseinpassage. Wat zit erachter? Dit wil ik weten omdat wij heel veel andere maatregelen kunnen nemen om bijvoorbeeld de zichtbaarheid van seinen te verbeteren. Soms is het ook een locatiespecifiek iets, wat toch de kans te groot maakt. Dus ik wil dat absoluut weten, maar dat neemt niet weg dat duidelijk is dat hier een roodseinpassage heeft plaatsgevonden. Het is ook overduidelijk dat professor Van Vollenhoven het punt van de ATB-Vv's naar aanleiding van die constatering nu al aan de orde heeft gesteld en daar niet mee heeft gewacht tot het einde van zijn eigen navorsing. Daarom vind ik dat wij los van de conclusies van dat onderzoek eraan gehouden zijn om onszelf de vragen te stellen rondom ATB-Vv, zoals ik die aan de Kamer heb voorgelegd. We hoeven dus niet te wachten op dat onderzoek, maar we moeten nu die extra slag maken. Dat gaan we doen op een snelle manier, maar niet hapsnap. We willen op een gestructureerde manier de veiligheid op een hoger plan brengen. Daarom vind ik die slag nodig. Het internationale pad is er niet om straks een argument te hebben om niets te doen. Absoluut niet, maar ik wil wel weten waar we staan en ik wil vooral weten hoe men in andere landen probeert het aantal roodseinp passages te verminderen. Daar kunnen we misschien nog wat van opsteken. Vervolgens wil ik vooral – en dat is het hoofdwerk – een gedegen voorstel voor hoe de criteria die al jarenlang gelden het beste verder kunnen worden aangescherpt. Wat vermindert het

risico in de praktijk op de beste, snelste en meest efficiënte manier? Daar gaat het om bij het onderzoek.

De heer Cramer heeft gelijk dat je het vervoer van gevaarlijke stoffen niet alleen over de Betuweroute kunt laten verlopen. Hij noemde het voorbeeld van de haven in Amsterdam. Dat is een juist voorbeeld. Ik heb het voorbeeld van Chemelot, Moerdijk et cetera genoemd. Je hoeft het ook niet overal helemaal weg te nemen, als het maar verantwoord is, als het maar binnen de perken is. Het is ook niet veiliger als wij het vervoer wegdrücken van het spoor en het via vrachtauto's over de weg laten gebeuren. Je moet het wel maximeren. Je moet wel zeggen wat het maximale risicoprofiel is van het vervoer van gevaarlijke stoffen op een bepaald tracé. Welke grens stellen wij aan het risico? Wat betekent dat voor de ontwikkelingsmogelijkheid die je aan zo'n regio geeft? Het evenwicht tussen, cru gezegd, het bouwen van appartementen direct naast de rails en het laten rijden van treinen over die rails is nu juist de crux van die hele basisnetoperatie. Daarom willen wij nu die extra slag maken en onderzoeken hoe het plaatsen van een ATB-Vv-sein ten faveure kan werken van een gemeente, die dan weer iets extra's kan omdat de veiligheid op het spoor gewoon is toegenomen. Dat was het verzoek van de gemeenten. Wat dat betreft zitten wij nu in de afrondende fase. Ik hoop eind dit jaar dat basisnet gereed te hebben. Ik zal er mijn uiterste best voor doen. Als alles tegenzit, wordt het misschien een paar weken later, maar daar ga ik niet van uit. Ik ga voor het eind van dit jaar. Ik doe daar mijn best voor.

De heer Samsom vraagt naar ERTMS. Wij willen gaan voor ERTMS. Wij lopen nu al behoorlijk voor op schema. Het is mijn eerlijke inschatting, ook als we nu zo snel als het kan naar een ERTMS-implementatieplan gaan, dat pas vanaf 2015 stap voor stap de veiligheid met ERTMS kan verbeteren. Ik vind wel dat bij de afweging hoeveel ATB-Vv's we nog in het land gaan invoeren wel een rol moet spelen vanaf welk moment wij het probleem met ERTMS kunnen oplossen. Als wij echter op korte termijn iets extra's aan veiligheid willen doen, zullen wij nog een extra slag met ATB-Vv moeten maken. Dan komen wij er niet met alleen het vooruitzicht van ERTMS.

Tegen de heer De Mos zeg ik dat ERTMS inderdaad het systeem van de toekomst is. Daarover zijn we het eens. Ik ben het niet met hem eens dat we zolang we nog niets extra's aan de veiligheid hebben gedaan niets meer aan capaciteit zouden kunnen doen. Ik had het voorrecht, na dertien jaar afwezigheid twee dagen terug te mogen zijn in Tokio vorige week. Ik heb daar met de directeur van East Japan Railway Company een lang en zeer interessant gesprek gehad. Het is ongekend hoe men in Japan in staat is om tjokvolle treinen op twee minuten van elkaar te laten rijden met een hyperpunctualiteit en ook nog een heel hoog veiligheidsniveau. Dat vind ik zeer interessant. Daar duiken wij nader in, maar het een hoeft het ander niet in de weg te staan. Ik zou dat jammer vinden, want in het algemeen is de trein een heel veilig vervoermiddel. Het is goed als we daar veel mensen mee kunnen vervoeren, ook voor de veiligheid.

Tegen de heer Roemer zeg ik dat het alertheidscriterium nu al wordt meegenomen in het totale pakket van maatregelen om STS-passages te verminderen. In het voortraject, voordat we komen tot de discussie over ATB of ATB-Vv, is dat één van de maatregelen die door het hele land de veiligheid moeten verbeteren.

De heer **Roemer** (SP): Ik snap het niet helemaal.

De **voorzitter**: Mijnheer Roemer, wat snapt u niet?

De heer **Roemer** (SP): Ik wil graag uitgelegd hebben wat de minister precies bedoelde.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ook.

De **voorzitter**: Mijnheer Cramer, ligt het aan u of aan de minister? Wat denkt u?

Minister **Eurlings**: Laat ik het op een andere manier proberen. Ik heb zojuist gezegd dat het sein het laatste vangnet is. Om te beginnen moet een machinist dat sein altijd goed kunnen zien. Het valt op dat dit op de ene plek veel natuurlijker is dan op een andere plek waar mensen, schijnbaar omdat ze afgeleid zijn of er te veel seinen en wissels zijn, er sneller langs gaan. Het gaat om het vergroten van de alertheid. Daarom moeten we onderzoeken waar het te vaak mis gaat om een antwoord te geven op de vraag hoe wij ervoor kunnen zorgen dat een machinist een sein gewoon ziet en er niet meer langs kijkt. Dat is een belangrijk onderdeel van onze aanpak. Het tegenhouden van de trein door het sein als het ten onrechte wordt gepasseerd, is echt «the last resort». Het tegenhouden van de trein omdat de machinist het sein op tijd ziet, is zeker zo belangrijk. Daarom zetten we daar heel sterk op in in het totale pakket van maatregelen. Ik had dit uit en te na willen benoemen, maar ik heb omwille van de tijd een aantal pagina's even aan de kant gelegd.

De Betuweroute heeft een steeds hogere kwaliteit. Steeds meer vervoer gaat van de Brabantroute naar de Betuweroute. Er komen in overleg met de regio 100 extra seinen langs de Brabantroute. Wij gaan met de basisnetgedachte dus nog verder in het «rerouteren» van gevaarlijke stoffen over de Betuweroute. Ik kan de heer Roemer geruststellen rondom de overeenkomst van het mooie Warnemünde. Deze overeenkomst is geen bezwaar om de Betuweroute maximaal te benutten. Ik kan hem verzekeren dat het maximaal benutten van de Betuweroute voor gevaarlijke stoffen past binnen de overeenkomst die in Warnemünde in 1992 is gesloten.

De inspectie is de integrale en onafhankelijke toezichthouder. Zij is onafhankelijk en dat is maar goed ook. Recent was er een situatie rond Schiphol waar het even spannend werd. Daar heeft de inspectie gewoon haar rol te vervullen, los van de minister. Zo is het heel formeel geregeld en zo werkt het ook gewoon in de praktijk.

Over de kwiteerfunctie hebben we recent nog uit en te na gesproken. Deze is in 1995 afgeschaft. Toen waren de experts het daarover eens. Ik zal de onderzoekers die de veiligheidsaspecten gaan onderzoeken meegeven in den brede dat zij in hun aanbevelingen mogelijkheden meenemen die gemakkelijk te introduceren zijn en die de veiligheid op een hoger plan kunnen brengen. Zij komen vast te weten dat hier de kwiteerfunctie in dit verband aan de orde is geweest. Zij kunnen bekijken hoe dat internationaal gaat en tot een goed advies komen om de criteria ATB-Vv aan te scherpen en om te bepalen waar dat het eerst moet gebeuren in het net in Nederland. Dan kunnen zij ook bekijken of er nog andere gouden eieren zijn die wij snel zouden kunnen inzetten.

Voorzitter. Ik kom tot het tweede blok, de kwaliteit van het goederenmaterieel. Ik wijs op de uitspraken van president-directeur Bert Klerk van ProRail, hier aan mijn linkerkant – hallo, Bert – recent in de Volkskrant over goederenvervoerders met ondeugdelijk materieel. Daar stonden stevige termen in. Ik heb eerder aangegeven dat ik het prima vind als mensen van hun hart geen moordkuil maken, maar gelet op het incident in Barendrecht was dat misschien een wat snelle conclusie over de oorzaken van de situatie. Dat wil niet zeggen dat de discussie niet onbelangrijk is, maar op dit moment is het onderzoek nog in volle gang en ik wil niet speculeren over de uitkomsten ervan. De inspectie heeft in 2008 veel tekortkomingen geconstateerd bij de voorbereiding van het vertrek van goederen- en werktreinen. De inspectie vindt het nalevingsniveau zorgelijk. Naar aanleiding van de overtredingen heeft de inspectie intussen een aantal bestuursrechtelijke maatregelen opgelegd. Aan een

aantal bedrijven is bovendien gevraagd een verklaring te geven van de slechte resultaten en om toe te lichten welke maatregelen zij ter verbetering hebben genomen of gaan nemen. Om het nalevingsniveau verder te verbeteren voert de inspectie bovendien extra controles uit en geeft zij meer voorlichting. Overigens heeft Koninklijk Nederlands Vervoer, hier ook in persoon vertegenwoordigd, de belangenvereniging voor de spoorvervoerders en spooraanneemers, in een eerste reactie nadrukkelijk aangegeven snel met de andere organisaties in de spoorsector aan het werk te willen om de veiligheid op het spoor verder te verhogen. Dank daarvoor. In dit overleg zal de spoorsector zich zeker gaan buigen over maatregelen om de kans op ontsporingen te verkleinen. Daartoe zullen de spoorvervoerders maatregelen aan het materieel nadrukkelijk overwegen. Daarnaast werkt ProRail al aan extra maatregelen aan de zijde van de infrastructuur, bijvoorbeeld de aanleg van detectieapparatuur op het spoor waarmee materieeldefecten in een vroeg stadium kunnen worden ontdekt. ProRail heeft de inbouw van dergelijke apparatuur in voorbereiding. Volgens de planning zal deze detectie- en signaleringsapparatuur eind 2010 begin 2011 op zijn laatst functioneren. De heer Klerk knikt en dat geeft mij vertrouwen in mijn tekst.

Hierdoor zal de kans op een ontsporing en mogelijke schade als gevolg daarvan worden beperkt. Dat wat betreft dit blok.

De **voorzitter**: Dank u wel, minister. Ik heb begrepen dat we in goed gezelschap verkeren. Ik geef gelegenheid tot het stellen van vragen over dit blok.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. De minister zegt dat de IVW dingen zorgelijk vindt. Dan verbaast het mij waarom de IVW in 2008 slechts één boete heeft opgelegd, terwijl er bij 34 van de 101 goederentreinen gebreken zijn vertoond.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Hoe zit het met alle controles van de inspectie? De inspectie ziet een stijging van de totale naleving, waarvoor internationale normen gelden. Wat is de ontwikkeling van afwijkingen? In 2005 was dat 2%, in 2006 was dat 3,6%, in 2007 2% en 1,3% in 2008. Maar dat is niet goed genoeg. Het is echt niet goed genoeg. De internationale norm voor afwijkingen is 1%. Als ik zeg dat dingen internationaal vergeleken moeten worden, blijkt hieruit wel dat daar geen dubbele agenda achter zit om niets te hoeven doen. Wij voldoen gewoon op dit punt niet aan de internationale norm. De inspecties zijn om deze reden opgevoerd. De IVW zal in haar jaarverslag over haar optreden in 2009 nadrukkelijk verslagleggen. De IVW stelt nu al vast dat de naleving van technische controles onvoldoende is. De inspectie heeft intussen, zeg ik tegen de heer De Mos, 22 keer opgetreden. Overigens was in deze gevallen geen sprake van direct gevaar. Maar dat wil de inspectie ook voor zijn. Wanneer geconstateerd wordt dat een rit onvoldoende is voorbereid of dat er gebreken zijn, hoeft dit nog helemaal geen gevaar op te leveren, maar dat moet wel in de kiem worden gesmoord. Dus ik kan het beeld wegnemen dat de inspectie maar één keer is opgetreden. De inspectie zal hier in het jaarverslag heel nadrukkelijk en gedetailleerd op ingaan. Zo de Kamer wil, hebben wij daar een debat over en zal ik dit en detail toelichten. Voorzitter. Ik heb een probleem. Ik moet mij excuseren bij de Kamer. In mijn drive om het goed en helder neer te zetten, heb ik ook het basisnet meegenomen. Dus ik heb twee blokken in één keer behandeld. Maar ik vond het zo logisch met elkaar samenhangen. Ik heb willen betogen dat de conclusies van het onderzoek naar wat in de praktijk aan maatregelen moet worden genomen, absoluut verweven moeten zijn met de conclusies over het basisnet. Want alleen met die twee, de aangescherpte criteria en een antwoord op de vraag waar straks nog treinen met gevaar-

lijke stoffen rijden, kan bepaald worden waar het eerst extra seinen moeten komen.

De **voorzitter**: Ik wil de minister een compliment maken. Zulke integrale antwoorden zouden we graag ook van andere ministers krijgen. De minister krijgt mijn waardering.

Minister **Eurlings**: Dan ben ik misschien in vorm vandaag, want als ik de Kamer goed hoor, lukt het mij ook niet elke dag. Dus laat ik maar bescheiden blijven.

Tot slot van deze ronde heb ik nog een opmerking. Ik ben begonnen te zeggen hoe erg dit soort momenten erin hakken. Dat geldt ook als je weer geconfronteerd wordt met verkeersongevallen. Er zijn er weer de nodige geweest de laatste paar weken, recent een ongeluk met jongeren op de Landscheidingsweg in Wassenaar. Dat gaat je door merg en been. Wij zijn eraan gehouden er alles aan te doen om de veiligheid op een zo hoog mogelijk plan te brengen. Dat gaan wij nu wederom in een vervolgslag op het beleid dat al jarenlang wordt gevolgd – we gaan nog een stap verder – met elkaar doen, maar tegelijkertijd moeten we ons blijven realiseren dat 100% veiligheid niet bestaat en dat er ook na veel meer ATB-Vv-seinen altijd een restrisico zal zijn. We mogen ook niet vergeten dat het Nederlandse spoor an sich redelijk veilig is. Dit is onder meer op te maken uit de Trendanalyse 2008 en de Veiligheidsbalans 2008 van de inspectie. Wij doen het, denk ik, internationaal op de meeste punten relatief gezien erg goed, maar dat neemt niet weg dat ik als verantwoordelijk minister zeer de verantwoordelijkheid voel om daar waar dat kan echt stappen verder te zetten. Ik zie ernaar uit om die in het voorjaar 2010 concluderend met de Kamer te gaan maken.

De **voorzitter**: Dank u wel, minister. We gaan door naar de tweede termijn.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording. Ik stel vast dat het hem absoluut ernst is als het gaat om in Nederland te komen tot meer en betere veiligheid op het spoor. Ik ben blij dat hij afstand heeft genomen van de toon waarop in de pers over dit tragische ongeval is gecommuniceerd. Er was alle aanleiding om dat wat meer ingetogen te doen. We hebben vandaag een hoorzitting gehad over de evaluatie van de spoorwegwetgeving. Men was opvallend vriendelijk tegen elkaar. Ik hoop dat die vriendelijkheid ook in de toekomst tot uitdrukking komt in een beter en veiliger vervoer op het spoor.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. Dan maar een ander geluid dan dat van de heer Mastwijk. De VVD is absoluut niet tevreden met het antwoord van de minister. Ik heb geen begrip voor alle relativeringen van collega's over het geld en dergelijke. Dan maar geen gratis schoolboeken en geen 75 mln. extra voor de publieke omroep, zou ik zeggen. Wij vinden gewoon dat alle seinen beveiligd moeten worden. Het is een bedrag dat is te overzien. Dat kunnen we in een paar jaar voor elkaar krijgen. Ik zou het heel gek vinden als er nu nog een internationaal vergelijk moet plaatsvinden. Dat moet regelmatig plaatsvinden. Die informatie moet er zijn. Ik heb geen antwoord gekregen op het signaal van de provincie Zuid-Holland, zowel in de brief als in het door mij genoemde interview met de gedeputeerde, wat we nu eindelijk gaan doen om Rotterdam, Gouda, Dordrecht en Zwijndrecht te ontlasten. Dat moet nu echt gebeuren. We kunnen wel kansberekeningen maken, maar als het fout gaat, kan het ook echt dramatisch zijn. Laten we nu niet kneuterig zijn met veiligheid. Er moet nu een goed plan komen en, zo niet, dan ga ik de Kamer om uitspraken vragen.

De heer **De Mos** (PVV): Voorzitter. De minister gaf een mooi voorbeeld over Tokio. Ik krijg trek in sushi. Als het in Japan al jaren kan, waarom blijft het spoorwegennet van Nederland, het drukste van Europa, dan zo achter? De minister zegt dat de IVW goed werk verricht. Gerust is de PVV niet als blijkt dat registratie van gevaarlijke stoffen niet foutloos verloopt. Ik moet er niet aan denken dat hulpverleners en brandweerlieden niet weten welke stoffen er in een treintoestel zitten. Er zijn nog wat open vragen. Ik heb een vraag gesteld over de werktijden van de machinist. Ook heb ik een vraag gesteld over het overleg tussen ProRail en de minister om te komen tot heldere kwaliteitseisen aan materieelvervoerders, het vastleggen van een no-go. Ik heb dezelfde vraag die ook bij de heer Aptroot openstaat, namelijk over de berichtgeving vanuit Zuid-Holland van de gedeputeerde.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister voor de toezeggingen en de beantwoording. Of ik tevreden ben, weet ik eigenlijk nog niet. Dat hangt namelijk af van wat er straks uit het onderzoek komt, waar de minister vervolgens mee naar de Kamer komt. Dus ik moet dat oordeel nog maar even uitstellen. Laat helder zijn dat er wat de SP-fractie betreft geen misverstand over kan bestaan dat de minister wel met behoorlijk wat moet komen. We hebben nu een ongelofelijk ernstige waarschuwing gehad, een veel te ernstige waarschuwing. We zullen er echt alles aan moeten doen om de veiligheid linksom of rechtsom te verbeteren. Dat er het nodige moet gebeuren, lijkt mij evident.

Ik heb de minister gevraagd naar de alertheidattendering. Daar spelen twee dingen. Ten eerste de herkenbaarheid van de seinen. Dan heb je dat hele pakket waar de minister op doelde. Het is zeker goed dat hij dat meeneemt en dat het de volle aandacht krijgt. Maar ik doel natuurlijk ook op het hulpmiddel, de kwiteerfunctie, waarover ook de heer Cramer heeft gesproken. Wordt dat meegenomen in de toets van de minister?

Mijn laatste opmerking betreft ERTMS. De inbouw van de hardware kan al vanaf 2011 beginnen. ERTMS moet natuurlijk ingezet worden waar we er het meest aan hebben. Je kunt natuurlijk niet alles in één keer doen, maar je moet ergens beginnen. Maar om dat überhaupt te halen, zullen de treinen wel heel snel omgebouwd moeten worden. Ik heb de minister gevraagd of hij nu eens eindelijk knopen gaat doorhakken. Daar heb ik nog geen antwoord op gekregen.

De heer **Van der Staaij** (SGP): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording. Wat ons betreft steun voor de benadering om geen 100% garantie te kunnen bieden. Dat kan niemand, maar de minister wil wel een maximale inspanning leveren om stappen te zetten om de veiligheid verder te vergroten. Wij zien met belangstelling uit naar het actieplan op basis van het onafhankelijk en deskundig onderzoek.

Naar voren kwam het zorgelijke nalevingsniveau als het gaat om onderhoud van materieel. Ik heb vanmiddag een overleg bijgewoond over legionellapreventie. Ook daar had de inspectie vastgesteld dat er een zorgelijk nalevingsniveau was. Daaraan werd de conclusie verbonden dat er wat pittiger boetes nodig waren, dat het niveau van de boetes te laag was. Ik weet niet hoe dat hier geregeld is, maar wellicht is het goed om na te gaan of het effect van eventuele sancties voldoende is om daadwerkelijk een gedragsverandering te bewerkstelligen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister hartelijk voor de uitvoerige beantwoording. Het is prima dat er een onderzoek komt. Naar mijn overtuiging zal er altijd een restrisiko blijven, want er is altijd een spanningsveld tussen wat het maatschappelijk draagvlak is en wat financieel haalbaar is. Het verbaast mij, evenals de heer Van der

Staaï, altijd dat het bijna geaccepteerd is dat er in het autoverkeer mensen omkomen. En dat is eigenlijk, zoals hij terecht opmerkte, net zo erg.

Dan de vervanging voor ERTMS. Er zijn grote raakvlakken met het programma Mistral. We hoeven daar nu niet verder over uit te weiden, maar het is iets om mee te nemen.

De minister maakte een opmerking over de onafhankelijkheid van de inspectie. Kenmerkend was toen het over de veiligheid ging, dat de minister zei: ik zie de heer Klerk knikken of het goed gaat. Hij keek niet naar rechts naar zijn inspecteur-generaal van de IVW. Dat is nu precies die onafhankelijke positie. Het gaat er niet om wat de heer Klerk vindt – hoewel dat belangrijk is – maar om wat de inspectie vindt als het gaat om de onafhankelijke positie. Ik vind dat illustratief.

De minister zegt dat hij de kwiteerfunctie mee zal nemen. Dat doet mij deugd, maar het is niet het eind van het verhaal. Ik denk dat een goede invoering daarvan investeringskosten zou kunnen schelen. Ik hoop dat de minister dat nog zal toezeggen.

De heer **Sansom** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording en voor de toezegging om zo snel mogelijk aan de slag te gaan met een verdere verbetering van het spoor op basis van een onafhankelijk onderzoek. Daar ben ik blij mee, omdat ik ook wil weten waar het 1101ste en het 1102de sein is dat wordt verbeterd. Ik begrijp dat de VVD dat niet wil weten en gewoon meteen lukraak aan de slag wil gaan. Dat zullen wij niet steunen. Wij gaan voor een zo snel mogelijke verbetering van de veiligheid op een zo goed mogelijke manier. Als ik de minister goed heb begrepen, wil hij dat naadloos laten overlopen in ERTMS, de uiteindelijke nieuwe fase. Dat steunen wij. Als ERTMS daarvoor iets vervroegd moet worden ten opzichte van de huidige planning, zullen wij dat ook steunen. Dus daar kan de minister mee aan de slag.

De heer **Aptroot** (VVD): De heer Sansom maakt zelfs van een debat over spoorveiligheid een politiek spelletje. Hij moet mijn woorden wel goed weergeven. Ik vind het prima dat op basis van een risicoanalyse bekeken wordt welke seinen het eerst aan bod zijn, maar de VVD vindt dat alle seinen van het moderne beveiligingssysteem ATB-Vv moeten worden voorzien. De PvdA hecht daar dus niet aan. Dat is hun zaak, maar wij hechten daar wel aan.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de leden van de Kamer voor de positieve woorden over het voorstel dat ik heb gedaan. Laat ik vooropstellen dat ik zeer uitzie naar de resultaten van het onderzoek en naar de discussie die wij met elkaar op dit punt zullen voeren. Ik ben het met de heer Mastwijk eens dat vriendelijkheid in de sector, een goede omgang met elkaar, ook voor de veiligheid van het allergrootste belang is. Ik ben ook blij met de vriendelijkheid die de sector vandaag uitstraalt, want dat geeft aan dat, voor zover er wolkjes waren, dat de lucht in elk gevaar weer is geklaard.

Met het voorstel dat ik de Kamer gedaan heb, vallen wij aan om de veiligheid verder te verbeteren. Dadelijk komen wij allen voor de vraag te staan of wij vinden dat het nieuwe voorstel ver genoeg gaat en waar wij het uit financieren. Die vraag zullen we met elkaar moeten beantwoorden. Dat geldt ook de vraag van de heer Van der Staaï of het kosteneffectief is, of we het geld goed uitgeven.

Ik ben van mening dat we inderdaad een extra stap moeten zetten. We moeten er wel voor oppassen om niet te snel te grote woorden te gebruiken. Ik kan me het debat van een paar weken geleden nog levendig herinneren toen we het hierover hadden. Toen was de Kamer in overgrote meerderheid zeer tevreden, de VVD inclusief. Dat we nu na één zo'n ongeval willen nagaan of we dit voorval moeten gebruiken om een stap verder te

gaan, vind ik heel goed. Dat heb ik ook gezegd: het gaat je door merg en been. Maar tegelijkertijd moeten we ervoor oppassen dat we niet te snel met een paar korte slagen thuis willen zijn. Gesteld dat we, even los van de financiering, alles zouden gaan vervangen. Daarbij moeten we bedenken dat deze operatie per 1000 seinen minstens anderhalf tot twee jaar vergt. Dan ben je met 5000 seinen misschien wel acht tot tien jaar verder. Tegen die tijd zijn we allang bezig met de uitrol van ERTMS. Dus laten we nu oppassen met te grote woorden. Ik gun het iedereen om er anders in te staan dan een paar weken geleden – dat doe ik zelf ook – toen we met elkaar toch redelijk tevreden waren over de lijn van dat moment, maar wij gaan nu een stap verder. Dat vind ik ook het voordeel bij dat verschrikkelijke ongeluk, dat we nog eens een keer met de neus op de feiten worden gedrukt. Maar laten we ervoor oppassen om te snel nu te grote conclusies te trekken. Ik ben er zeer voor in, als het onderzoek er dadelijk ligt, om dan de discussie met de Kamer te voeren. Nogmaals, voordat je 5000 seinen hebt aangepakt, kun je allang bezig zijn met ERTMS. Het klinkt misschien wat positiever om alles ineens te doen dan het in werkelijkheid is.

De heer **Aptroot** (VVD): Een maand geleden was ik ook behoorlijk positief op basis van de brief van de minister. Daar heeft hij gelijk in. Maar ik zou graag willen dat de minister reageert op wat wij nu aan informatie hebben gekregen door het ongeluk. Het gaat niet om het ongeluk zelf. Ik doel op de brief van de provincie Zuid-Holland en het interview in het Algemeen Dagblad met de gedeputeerde.

Minister **Eurlings**: Daar kom ik op. Het zijn twee verschillende dingen. Dit is de roodseinpassage. Een aantal weken geleden waren we tevreden over de aanpak. Nu is één keer, helaas, iemand door het rode sein gegaan bij Barendrecht met een behoorlijk ongeluk tot gevolg. Wij zeggen dat we het beter willen doen dan we een paar weken geleden hebben afgesproken, maar dat wil niet zeggen dat daarmee de hele wereld is veranderd. We moeten wel goed met elkaar afwegen waar we extra seinen gaan zetten, hoeveel we er gaan zetten en in welk tempo. Dat is gewoon een afweging die we met elkaar op basis van ratio moeten maken.

Dan een heel ander punt, en dat is het punt dat bijvoorbeeld de heer Van Heijningen maakte. Dat gaat over het basisnet. Dat heeft niets met STS te maken, maar met de vraag waar je dadelijk nog kunt rijden. Ik herkende mij niet in het beeld van de heer Van Heijningen dat hij maandenlang probeert een afspraak te maken. Sterker nog, ik heb hier heel goed contact over, met name met de mensen van de Brabantroute. We hebben afgesproken – daar is ook een brief over verstuurd – dat we eind dit jaar proberen om met elkaar conclusies te trekken over de taskforce.

De heer **Roemer** (SP): Even voor de juiste geschiedschrijving: in het debat van een aantal weken geleden heb ik zeer mijn zorgen uitgesproken over het aantal passages van stoptonende seinen. Daarbij heb ik gezegd dat we snel de achterstand moeten inlopen. Daarnaast heb ik de minister aangehouden om in hoog tempo in overleg met de machinisten ervoor te zorgen overal de herkenbaarheid te verbeteren. Dus ik hoop dat hij die situatie zuiver neerzet. Die informatie is afkomstig uit het rapport van twee jaar geleden.

Minister **Eurlings**: Zeker, maar dat komt de heer Roemer ook zeer toe. Die opmerking heeft hij gemaakt en daar was de meerderheid van de Kamer en ook ikzelf het mee eens. Wat ik zojuist heb proberen te zeggen is dat wij jarenlang, vanaf 17 mei 2005, de huidige aanpak volgens de huidige criteria als een juiste lijn hebben gezien. Dat algemene beeld bestond ook een paar weken geleden nog. Daar moeten we reëel in zijn. Een paar weken terug heeft niemand gezegd: alle seinen moeten onmiddellijk

worden aangepakt. Dat signaal is nooit gegeven. Desalniettemin zeggen we nu met elkaar – en ik zeg dat ook vanuit mijn eigen verantwoordelijkheid – dat we een stap verder gaan en dat we gaan kijken wat we extra kunnen doen. Ik vind echter wel – en daarvoor voelde ik steun van de Kamer – dat we het gestructureerd moeten aanpakken. Geen blinde paniek omdat het op deze manier is misgegaan. Let's keep cool. We moeten bekijken hoe we het op de beste manier kunnen doen.

De heer Van Heijningen heeft een brief gestuurd in maart van dit jaar aan minister Cramer en mij met zijn zorgen over het spoorvervoer van gevaarlijke stoffen door Zuid-Holland. Daarop heeft de heer Van Heijningen in augustus van dit jaar een uitvoerig antwoord gekregen van minister Cramer, mede namens mij. De Kamer heeft een afschrift gekregen van die brief. Op die brief is vervolgens geen reactie gekomen. Dus ik herken mij niet zozeer in het beeld dat de heer Van Heijningen maandenlang geprobeerd heeft met mij tot een afspraak te komen. Het kan wel zijn dat de heer Van Heijningen doelde op het verzoek van de zogenaamde Taskforce Brabantroute om een bestuurlijk overleg. Dit is die brede taskforce waarin al die bestuurders van de Brabantroute samenkomen met mij om deze zaak te bespreken. Deze taskforce wordt getrokken door Cora van Nieuwenhuizen van Noord-Brabant. De heer Van Heijningen maakt deel uit van deze taskforce. Namens de taskforce heeft gedeputeerde Van Nieuwenhuizen ons schriftelijk benaderd met het verzoek voor een bestuurlijk overleg. Naar aanleiding van dat verzoek heeft mondeling overleg plaatsgehad tussen de gedeputeerde en mijn projectleider. Op basis daarvan is een tweede brief gestuurd en die is inmiddels op 14 september door de minister beantwoord. Kern hiervan is: de uitvoering van gemaakte afspraken over onder andere de 100 stuks extra ATB-Vv langs de Brabantroute, de melding dat LPG-vervoer in toenemende mate wordt afgewikkeld over de Betuweroute. Dat is goed nieuws. Hierover heeft op 6 oktober ambtelijk overleg plaatsgevonden. Nu wordt gezocht naar een datum voor bestuurlijk overleg. Het is dus echt «work in progress». Juist om maatwerk te kunnen bieden en de gemeenten en de provincie maximaal ruimte te bieden om nog te kunnen ontwikkelen in een goede balans met veiligheid hebben we extra tijd genomen. Ik ben er zeer op uit om eind dit jaar met elkaar conclusies te kunnen trekken. Dus ik herken me niet in het beeld, maar wel in de noodzaak om tot een oplossing te komen.

Dan de sancties, het harder optreden door de inspectie. De inspectie heeft voldoende instrumenten, maar de inspecteur-generaal geeft mij wel aan via het mooie schrijven dat nu voor mij ligt, dat bij herhaalde weigering om verbeteringen aan te brengen de inspecteurs eerder en strenger zullen gaan handhaven. Als er dus herhaalde weigeringen zijn om iets te verbeteren, zal de strafmaat toenemen, evenals de snelheid van respons. Wederom is de blik van de inspecteur-generaal streng doch beslist. Dus akte hiervan en dat men maar oppast.

De IVW controleert ook de arbeids- en rusttijden bij vervoerders, zeg ik tegen de heer De Mos naar aanleiding van zijn vraag over de controle van werktijden.

Dan de registratie van gevaarlijke stoffen in treinen. ProRail heeft een online-registratiesysteem waarin van alle treinen met gevaarlijke stoffen alle informatie over stofsoort, hoeveelheid et cetera is te vinden. Ik zal aan de onderzoekers meegeven of zij nog andere gemakkelijk te implementeren en effectieve maatregelen zien om de veiligheid op een hoger niveau te brengen. Het zal duidelijk zijn dat in dit verband ook over de kwiteerfunctie is gesproken, dus dan komt dat vast tot zijn recht.

Voorzitter. Een laatste opmerking. Ik knikte inderdaad vriendelijk in de richting van de heer Klerk, maar dat gebeurde op het moment dat ik een actie voorlas die ProRail heeft ingezet. De heer Klerk knikte, dus dat gaf mij het vertrouwen dat ik de juiste actie had genoemd. Wat de Kamer meer zou moeten interesseren dan mijn geknik, is het geknik van deze vrouw aan mijn rechterzijde, want zij is onafhankelijk. En als zij gaat

knikken, heeft dat op dit vlak echt betekenis. Dus men moet haar in de gaten houden, dan komt het vast helemaal goed.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor zijn antwoord. Het is dus echt girlpower hier aan de tafel.

Minister **Eurlings**: Als u dat maar weet.

De **voorzitter**: Er is één toezegging gegeven, namelijk de volgende. Ten behoeve van een eventuele herprioritering in het programma om risicovolle seinen te voorzien van ATB-Vv zal de minister een deskundig en onafhankelijk onderzoek laten doen waarin onder andere is opgenomen een internationale benchmark, een beoordeling van de nu gehanteerde criteria en eventuele – op korte termijn te realiseren – mogelijkheden om de veiligheid te verbeteren, zoals de kwiteerfunctie. De Kamer kan dit onderzoek in het voorjaar van 2010 tegemoet zien.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Volgens mij heeft de minister daar een tijdspad aan gekoppeld.

De **voorzitter**: Voorjaar 2010. Dat kan tot 21 maart zijn. Misschien kunnen we de minister vragen of het iets eerder kan.

Minister **Eurlings**: Laten we gewoon even reëel zijn. Het zal zo snel gebeuren als mogelijk is. Ik zal de onderzoekers op het hart drukken, ons in staat te stellen nog in de eerste helft van 2010 tot conclusies te komen. Dus daarom moet het onderzoek op tijd klaar zijn. Maar laten we de kwaliteit van het onderzoek en het belang daarvan meenemen hierbij. Ik zal dus opdracht geven, dat het zo snel als het kan gebeurt. Ik zal de Kamer, zodra ik daar een beter beeld van heb, informeren hoe snel de onderzoekers het kunnen. Laten we het gewoon zo afspreken. Safety first, dus dan staat ook voorop dat het onderzoek zorgvuldig gebeurt.

De **voorzitter**: Ik dank de minister en de leden van de Kamer voor de inbreng en de bezoekers voor hun aanwezigheid. Ik wens iedereen een fijne avond.

Toezeggingen

Ten behoeve van een eventuele herprioritering in het programma om risicovolle seinen te voorzien van ATB-Vv zal de minister een deskundig en onafhankelijk onderzoek laten doen waarin onder andere is opgenomen een internationale benchmark, een beoordeling van de nu gehanteerde criteria en eventuele – op korte termijn te realiseren – mogelijkheden om de veiligheid te verbeteren, zoals de kwiteerfunctie. De Kamer kan dit onderzoek in het voorjaar van 2010 tegemoet zien.