

Vergaderjaar 2018–2019

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 236

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 10 januari 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 4 december 2018 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juli 2018 inzake aanpak rond overwegen (Kamerstuk 29 893, nr. 217);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 19 oktober 2018 inzake negende voortgangsrapportage European Rail Traffic Management System (ERTMS) (Kamerstuk 33 652, nr. 63);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 november 2018 inzake stand van zaken spoorveiligheid (Kamerstuk 29 893, nr. 224);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 27 november 2018 inzake beleidsreactie op het OvV-rapport Overwegveiligheid, een risicovolle kruising van belangen (Kamerstuk 29 893, nr. 225).**

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

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De griffier van de commissie,
Israel

Voorzitter: Agnes Mulder
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn acht leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Amhaouch, Remco Dijkstra, Kröger, Laçin, Agnes Mulder, Schonis en Ziegens,

en mevrouw Van Veldhoven, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 16.37 uur.

De voorzitter:

Hierbij open ik de vergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat. Wij zijn vandaag wat later begonnen. We zouden om 16.00 uur beginnen, maar het is, zoals u kunt zien, al over 16.30 uur. Dat heeft te maken met stemmingen die wij zojuist hebben gehad in de plenaire zaal. Ik wil als eerste graag het woord geven aan de rapporteur inzake de negende voortgangsrapportage ERTMS. Dat is de heer Dijkstra van de VVD. Meneer Dijkstra, ik geef u graag het woord.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Het project ERTMS (European Rail Traffic Management System) loopt sinds 2012, 2013 ongeveer. We zijn inmiddels toe aan de negende halfjaarlijkse voortgangsrapportage. Dus er is negen keer verslag gedaan over een periode van zes maanden, waarin we de voortgang hebben bekeken en kleine stappen hebben gezet. De voorbereiding is grondig; laat ik het zo zeggen. Toch geef ik dit keer een waarschuwing af. Er komt steeds minder voor meer geld en langzamer dan gehoopt. De uitrol vanaf 2026 betekent dat we eigenlijk nog acht jaar bezig zijn, terwijl we al een behoorlijke tijd onderweg zijn. Ik moet wel een compliment geven voor de informatievoorziening aan de Kamer, want die deugt. Maar ik zie dat de inhoudelijke planning steeds verschoven wordt, dat gestaag geld wordt uitgegeven, dat we binnenkort weliswaar voor een grote keuze staan, maar dat we echt nog acht jaar moeten wachten op de fysieke uitrol.

Acht jaar is een groot deel van je werkzame leven. Dat maken wij als politici in de Tweede Kamer waarschijnlijk niet meer mee. Ik zie dus ook een rol voor onszelf om dat goed over te dragen. Zo zie ik bijvoorbeeld ook weer een jaar vertraging opduiken bij de baanvakken tussen Roosendaal en Den Bosch en Meteren en Eindhoven. Is daar een reden voor? Zelfs de realisatie van het proefbaanvak duurt nog even. De programmabeslissing door de Kamer is om diverse en soms ook logische redenen telkens opgeschoven. Echt logisch en verklaarbaar zijn vertragingen door verkiezingen, maar er zijn met name ook Europese vertragingen omdat andere landen minder hard van stapel lopen. Dan is het logisch dat je je planning daarop aanpast.

Als rapporteur moet ik letten op de informatievoorziening. Die gaat over de planning, het geld en de stand van de techniek. Daarom trek ik nu aan de bel. Nu wordt gekoerst op maart en september 2019 voor beslissingen. De toets van het BIT (Bureau ICT-toetsing) moet nog komen. De uitslag daarvan is nog ongewis. Wanneer verwacht de Staatssecretaris een programmabeslissing te nemen? Wanneer is het advies van het Bureau ICT-toetsing klaar? Is het in oktober gelukt, zoals eerder werd aangegeven? Ik wijs erop dat deze rapportage eigenlijk loopt tot de eerste helft van dit jaar, maar we zijn inmiddels al wat verder. Misschien kan de Staatssecretaris daar wat over zeggen. Zijn we inderdaad een stukje verder?

Ondertussen zien we wereldwijd allerlei ontwikkelingen op het spoor. Het aantal reizigers per spoor neemt toe. Het goederentransport per spoor neemt ook toe. De beveiliging van het spoor moet dus ook op orde zijn.

ERTMS biedt echt voordelen om te communiceren met de treinen, om dichter op elkaar te gaan rijden en om daarmee de capaciteit van het bestaande spoor te verhogen. Het kan ook energiezuiniger. Uiteindelijk gaat het helpen om een betere dienstregeling voor elkaar te boksen. Daarbij stellen we natuurlijk de veiligheid centraal. Ambities zijn er dus zeker, maar we hebben nog wel de uitvoering met concrete mijlpalen en resultaten nodig. We zitten nog steeds in de voorbereidingsfase. De rapportages deugen. Ik zei het al. Ze zijn goed leesbaar voor Kamerleden, maar inhoudelijk schuift er ook wat. Waar eerder nog twintig baanvakken met ERTMS de bedoeling was, gingen wij in de loop van de tijd terug naar twaalf, toen naar acht tot zeven, en inmiddels zijn het er zeven en ligt er een voorstel met scenario's om die te gaan uitrollen. Ik acht de keuze voor die zeven zelf wel logisch, maar het baart me zorgen dat we van twintig kwamen en dat we er met het huidige budget, dat niet veranderd is, slechts zeven overhouden. Ik weet ook dat heel Nederland na 2030 toch van ERTMS moet worden voorzien.

Eerder spraken we over de keuze van leveranciers. De keuze voor één leverancier als je nog maar zeven baanvakken over hebt, is volgens mij best te billijken, maar destijds was er bij die twintig bewust sprake van twee leveranciers om risico's te mijden. Nu wordt dat deels verklaarbaar losgelaten. Versnippering levert immers nadelen op, maar daarom heb ik wel de volgende vragen. Eerst was twee een voordeel. Nu is het ineens een nadeel, omdat we er nog maar één over hebben. Welke risico's ziet de Staatssecretaris bij één leverancier? Welke maatregelen neemt de Staatssecretaris om de kwetsbaarheid te verminderen en welke alternatieven zijn dan denkbaar? De keuze voor de baanvakken die meer recht doen aan die internationale corridors, lijkt mij verstandig, ook gezien het feit dat we juist in deze commissie vaak over internationaal spoorverkeer spreken en gezien het feit dat ERTMS bij uitstek grensoverschrijdend verkeer kan versnellen en verbeteren. Maar hoe verhoudt deze nieuwe uitrolvolgorde zich met de vorige als het gaat om de kosten en baten, de verdeling tussen verkeerswinst en veiligheidswinst, en vervangingen? Wat is het voordeel voor het internationale treinverkeer dat we met elkaar zo ambiëren?

Ten slotte het inzicht in het geld en het budget. Dat is handig en netjes beschreven. Naast de 2,4 miljard komt er voor ERTMS zelf 100 miljoen per jaar bij voor onderhoud vanaf 2030 en 100 miljoen die we sowieso nodig hebben voor vervanging van het ATB-systeem, en dan is er nog een risicofactor. Ik weet niet of het fair is om alles bij elkaar op te tellen, maar als je dat doet, dan lees je dat het gaat om 6,5 tot 7 miljard euro in 2050. Het is ver weg, maar het is wel een hele slok geld. Daar zijn we eerder van geschrokken. Het is goed om inzicht te hebben, maar je schrikt wel een beetje van dit doorkijkje. Vanwaar deze 100 miljoen per jaar in die periode 2030 tot 2050? Hoe is die onderbouwd? Heeft de Staatssecretaris daar ook dekking voor gevonden? Is het wel logisch om zo ver vooruit te kijken als het gaat om begroten? Hoe doen we dat met andere systemen? En zo niet, hoe is dat bedrag dan tot stand gekomen? Welke onderbouwing ligt daaraan ten grondslag?

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. U helpt hier de Kamer mee, maar ik zie dat hier een vraag over is van de heer Schonis.

De heer Schonis (D66):

Het is meer een algemeen punt bij wat de rapporteur zegt. Hij zegt dat de Kamer goed en vroegtijdig is geïnformeerd. Nu las ik vanochtend de krant en dat was in het kader van sinterklaas nogal een surprise. We zijn namelijk niet alleen vroegtijdig geïnformeerd. We zijn zelfs al vooraf geïnformeerd, want u heeft als rapporteur al een interview in de krant

gegeven en daarbij geciteerd uit een interne stafnotitie. Ik ben benieuwd hoe de rapporteur daar nu op terugkijkt. Het lijkt me toch niet de bedoeling dat interne notities vooraf worden rondgedeeld.

De voorzitter:

Als uw voorzitter zeg ik dat dit typisch een punt is voor de procedurevergadering morgenochtend. Ik zal nu dan ook niet het woord geven aan de heer Dijkstra. Wij nemen hier nu even notie van.

Ik geef het woord heel erg graag aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording van de vragen. Dank voor uw aanwezigheid. Dank aan alle kijkers die dit debat volgen via de media of hier in de zaal.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. En hartelijk dank aan de rapporteur voor zijn werk en het voortdurend doorploegen. Wij doen uiteraard ons best om alle informatie zo goed en leesbaar mogelijk aan te leveren. Veel dank aan de mensen rechts van mij die daarvoor zorgen. Het is goed dat de Kamer op zo'n dossier, dat meerdere kabinetten en meerdere woordvoerders overspant, een institutioneel geheugen heeft.

Zoals ik elke keer dat we hierover spraken met u heb gedeeld, gaat dit over een langjarig traject. Het is grootschalig. Er komt ICT bij kijken. Het is terecht dat de Kamer en het kabinet gezamenlijk heel zorgvuldig zijn in het proces, goed de vinger aan de pols houden en zorgen dat de uitvoering op de juiste manier verloopt.

ERTMS is een langetermijnopgave op weg naar een digitaal spoor waarop meer treinen veiliger, sneller en dichter op elkaar kunnen rijden en zonder drempels de grenzen kunnen passeren. De horizon ligt dus verder dan 2030. Het gaat echt over een opgave voor de komende decennia. Het huidige programma moet worden gezien als de eerste stap waarmee we de basis leggen voor de toekomst. ERTMS vervangt de bestaande veiligheidssystemen, die ooit met Marshallhulp in 1950 tot stand zijn gekomen en in gebruik zijn genomen. Degenen die weleens bij ProRail in ERTMS Railcenter zijn geweest, hebben vast ook al de mooie relais gezien waarop de jaartallen 1957 en 1950 nog staan aangegeven. Dit is onze spoorinfrastructuur op dit moment. Die moet een keer worden vervangen. Dat kost altijd geld. Die vervanging wordt gecombineerd met duidelijke winst, namelijk veiliger en sneller dichter op elkaar kunnen rijden en dus ook meer uit het spoor kunnen halen.

Het huidige programma moet worden gezien als een eerste stap waarmee we de basis leggen voor de toekomst. Dat vraagt dat we in deze fase heel goed nadenken, dingen robuust inrichten en doordachte keuzes maken. Mensen moeten goed zijn opgeleid, ICT-systemen moeten zijn aangepast en er moet stevig worden getest voordat we overgaan op ERTMS. Dat moet allemaal gebeuren terwijl de treinen gewoon blijven rijden, want we hebben niet te maken met een greenfieldsituatie maar, zoals dat heet, met een brownfieldsituatie. Ik stuur op een zo tijdige en doelmatige introductie als mogelijk maar ook op een heel zorgvuldige.

Meerdere kabinetten zullen dit dus doen. We hebben vanuit dat robuuste dus ook de tijd genomen om die programmabeslissing goed voor te bereiden. We zitten inmiddels aan de negende voortgangsrapportage, zoals gememoreerd werd, en over een halfjaar ligt er weer een. Wat hebben we gedaan? We moeten zorgen dat we een reëel beeld hebben met elkaar en niet te positief en optimistisch beginnen aan zo'n project. Ook dat is een valkuil die we bij vorige projecten steeds hebben gezien. Dus we hebben de tijd genomen voor een goede voorbereiding. Dat werpt zijn vruchten af. Dat laten ook verschillende toetsen zien van onder andere de Boston Consulting Group.

Het ICT-aspect van de programmabeslissing wordt op dit moment nog een keer extra getoetst door het Bureau ICT-toetsing. Daar was een specifieke vraag over. Daar kom ik zo nog op terug. Er loopt nu een

marktconsultatie, zodat door marktpartijen en andere betrokkenen ook nog een oordeel kan worden gevormd. De programmabeslissing zal begin volgend jaar door het kabinet worden genomen. Het is nu grotendeels bekend wat we gaan doen in termen van uitrolstrategie, planning, kosten en zaken als proefbaanvakken en aantal te contracteren leveranciers. Nadat we het overleg met de Kamer hebben gehad, zullen we daarop kunnen sturen. Alle partijen zijn verder nodig bij deze zorgvuldige uitrol. Los van alle reguliere waarborgen aan de start en alle reguliere waarborgen die we al voorzien hebben, zorg ik voor een auditplan om de kwaliteit van de uitvoering jaarlijks te laten toetsen door externe partijen. Daarin zit «m uiteindelijk de crux: hoe houden we dit op een goede manier met elkaar op het spoor? Ik vind dat we niet alleen voorafgaand aan, maar dus ook na de programmabeslissing heel goed moeten blijven kijken naar de uitrol. Zo blijven een onafhankelijke CIO, een externe functionaris die toeziet op de financiële beheersing, en de Auditdienst van het Rijk betrokken bij de uitrol.

Dan een aantal concrete vragen. In zijn eerste vraag zei de rapporteur eigenlijk: we krijgen steeds meer voor steeds minder. Aan de ene kant zou je natuurlijk kunnen zeggen dat dat een proces is van steeds scherper definiëren en ook een grotere marktspanning. Maar het is ook wel belangrijk om dat op een aantal punten wat te verduidelijken, want over de twintig baanvakken is echt sprake van een misverstand. Ik denk dat het goed is om dat weg te nemen, want bij de voorkeursbeslissing is uitgegaan van het scenario Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, waar we nog steeds op koersen, maar dit scenario gaat uit van de aanleg op de verplichte TEN-T-corridors en de PHS-corridors. Dit geheel was geraamd op 3,6 miljard met twintig baanvakken. Maar daarna is het programma met de voorkeursbeslissing op pad gestuurd om voor 2,5 miljard zo veel mogelijk baanvakken te realiseren. Er is dus gewoon een reductie van het beschikbare budget voor deze eerste fase geweest. Als je een deel van het budget schrapt, is het logisch dat je ook geen twintig baanvakken meer kunt realiseren. Daarna is er nog een keer gekort met 250 miljoen. Als het programma met 1,2 miljard gekort is, dan is het ook logisch dat je minder baanvakken krijgt. Daarom is dat beeld in de uitrolstrategie in 2016 tot twaalf baanvakken bijgesteld. Dat was dus niet omdat het in één keer zo anders werd, maar omdat het budget werd verkleind.

Die plannen zijn toen verder uitgewerkt, met name over hoe ERTMS op zorgvuldige wijze in het druk bereden spoor, die brownfieldsituatie, kan worden geïmplementeerd. Dit heeft weer geleid tot extra voorzorgsmaatregelen om ervoor te zorgen dat er geen verstoringen zouden plaatsvinden, zoals testen en het proefbaanvak. Al die punten bij elkaar en de verdere uitwerking en de marktspanning leidden ertoe dat we nu tot de berekening komen dat zeven baanvakken kunnen worden aangelegd. Dat zijn voor een deel dus eigenlijk kosten die we naar voren halen. Er is altijd gezegd dat er naast deze baanvakken nog extra geld nodig zou zijn voor landelijke uitrol en ook voor beheer, onderhoud en vervanging, net als met de reguliere ATB. Dat kost ook geld.

Dan was er een vraag over de oplevering van de baanvakken Roosendaal–Den Bosch en Meteren–Eindhoven. Waarom is dat vertraagd? Dat is inderdaad een jaar later dan in de VGR is aangegeven. Dat komt omdat bij de opstelling van de planning van het dossier van de programmabeslissing en passend bij de scope van de zeven baanvakken een verdiepingsslag ten opzichte van eerdere plannings heeft plaatsgevonden. In deze versie van de planning is meer in detail rekening gehouden met de capaciteit van de markt. Overal in Europa is er natuurlijk een ontwikkeling om ERTMS aan te leggen. Dat heeft gewoon effecten. Dat zien we hier dus ook. Je wil ook aanbiedingen van voldoende kwaliteit.

Een heel concrete vraag was: wanneer verwacht de Staatssecretaris een programmabeslissing te nemen? Het BIT, het Bureau ICT-toetsing, is in

oktober conform de planning die ik met uw Kamer heb gedeeld inderdaad gestart met zijn onderzoek. Dit loopt nu. Het BIT heeft aangegeven in maart 2019 zijn rapport op te leveren. Dat was ook conform de planning. Daarna bereid ik de besluitvorming in de ministerraad voor. Als het in maart wordt opgeleverd, koersen we op besluitvorming in de ministerraad in april of mei 2019. Dat is dus allemaal conform de planning zoals die eerder is gedeeld.

Welke risico's loop je bij één leverancier? De heer Dijkstra memoreerde dat eerder, toen we over twintig baanvakken spraken, de afweging is gemaakt tussen één en twee leveranciers. Er zitten natuurlijk altijd voor- en nadelen aan het werken met één of twee leveranciers, maar ook hier is er een advies geweest van de Boston Consulting Group. Die heeft eigenlijk gezegd: als je naar zeven gaat, dan moet je eigenlijk heroverwegen of je wel met twee wil starten. Want er zitten aan allebei voor- en nadelen, maar als je het over maar zeven baanvakken hebt, zijn de nadelen van nu starten met twee onder de streep groter dan de voordelen, zo adviseert BCG. Uit de heroverweging blijkt namelijk dat het hebben van twee leveranciers extra complexiteit toevoegt in het integreren en testen van de systemen van deze leveranciers. Als er eenmaal ervaring is opgedaan, speelt dat natuurlijk minder een rol. Op langere termijn weegt het risico van de afhankelijkheid dus weer zwaarder.

Daarom is er gezocht naar een oplossing waarmee dit kan worden ondervangen, door te starten met één leverancier, waarbij expliciet wordt aangegeven dat later meer leveranciers kunnen worden gecontracteerd. Want je wilt een lock-in voorkomen. Op deze wijze wordt voor de langere termijn afhankelijkheid van één leverancier voorkomen, zoals ook in de aanbestedings- en contracteringsstrategie is vastgelegd, maar kan in de eerste fase wel het aantal risico's worden beperkt. Verder wordt de invloed van de systeemleverancier dus beperkt gehouden doordat niet alle activiteiten bij de systeemleverancier worden belegd, zoals engineering en inbouw van ERTMS en integratie in het vervoerssysteem. Er zijn dus inderdaad voor- en nadelen. Alles overwegende volgen wij de aanbeveling van het BCG-rapport, dat eigenlijk aanbeveelt om nu te starten met één, en er dus voor te zorgen dat je niet in een lock-in terechtkomt door op een aantal aspecten de opening naar een tweede leverancier te behouden of niet alles bij die ene leverancier te leggen. Hoe verhoudt de nieuwe uitrolvolgorde zich tot de vorige als het gaat om kosten en baten, veiligheidswinst, vervanging en internationaal treinverkeer? Er is een monitoringskader dat de verwachte baten meet. Dat laat ik elk jaar bijwerken. Dat nemen we ook op in de voortgangsrapportage. Eigenlijk is in de uitrol een optimale mix gezocht voor de volgende aspecten: de internationale verplichtingen, de capaciteitsvergrotingen en de vervangingsbehoefte. Dit is dezelfde mix als eerder is gebruikt. Dat was ook een vraag van de rapporteur.

Als laatste de middelen. Zoals ik al eerder zei is er inderdaad een optelsom. In de context van de Railmap 3.0 is u daar al eerder een indicatie en een orde van grootte van gegeven. Dat loopt niet heel erg uiteen. Het is natuurlijk een geactualiseerd beeld, maar ook daarin is aangegeven dat voor de landelijke uitrol middelen nodig zijn en dat voor de vervangingsopgave ook middelen nodig zijn. Zoals bij elk systeem geldt: als het op een gegeven moment verouderd, moet je het vervangen. Het is belangrijk om daarvoor tijdig reserveringen te maken, zoals we dat ook voor andere terreinen doen. Voor de BOV-reeksen van de reguliere vervangingen worden naar de toekomst toe ook tijdig vervangingen gereserveerd. Dat zullen we ook hier moeten doen.

Voorzitter. Dan wil ik tot slot de rapporteur nogmaals heel hartelijk danken. Dit heeft een «groot project»-status en dat is niet voor niets. De intensieve werkrelatie met de Kamer op dit punt is dus echt van belang. Dat wil ik echt nog een keer benadrukken. Ik bied ook heel graag een

technische briefing aan om tussentijds nog eens een keer op een aantal onderdelen van dit project nog meer gedetailleerd inzicht te geven als de Kamer daar prijs op stelt. Ik werk heel graag in alle transparantie samen met de Kamer aan dit belangrijke project.

Hartelijk dank, voorzitter, en in het bijzonder aan de rapporteur.

De voorzitter:

U ook bedankt. Zijn er nog aanvullende vragen van de rapporteur?

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Ik heb geen vragen, wel wat opmerkingen. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik denk dat het goed is dat we het punt van één of twee leveranciers goed gewisseld hebben, want als je heel weinig koopt, kun je dat het beste in één winkel kopen. Dat is ook logisch. Ik denk dat het ook goed is voor de leden om kennis te nemen van de briefing die we 27 september hadden, waarin die scenario's werden voorgesteld, omdat zo'n tweede scenario, dat internationale, belangrijk is. Dat geldt ook voor het punt van het Bureau ICT-toetsing. Als we naar de volgende gaan richting maart, is het belangrijk dat de Kamer dan ook echt alles heeft. Ik heb er vertrouwen in dat we alles krijgen, maar dan is het uiteindelijk een politieke keuze die je dan verder inzet.

Ik dank de Staatssecretaris. Ik ben kritisch geweest, maar ik denk dat het ook mijn rol is om dat af en toe te zijn, zodat we allemaal scherp en wakker blijven.

De voorzitter:

Waarvoor dank namens de commissie. Dan geef ik graag het woord aan de heer Ziengs van de VVD voor zijn vier minuten. Alle leden hebben vier vragen in deze eerste termijn. Of je dat nou in één keer achter elkaar bij een van de collega's wil doen, in tweeën of gewoon een voor een, dat is allemaal oké. De heer Ziengs van de VVD.

De heer Ziengs (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Wat betreft het ERTMS blijven we als Kamer vast bij de les. Gaat de budgettering volledig ontsporen, dan zal dat de Kamer niet bekoren. Staatssecretaris, hou de vinger aan de pols en blijf alert en op uw post, zodat dit alles ons als overheid niet te veel kost. Daar wilde ik mee beginnen. Die regeltjes heb ik tijdens de beantwoording net even aan het papier toevertrouwd, omdat de rapporteur natuurlijk al heel veel punten ingebracht had. Daardoor kom je er als je met je punten bezig bent eigenlijk achter dat heel veel al gezegd is in de voorfase. Dat weten we ook. We hebben de rapporteur daar natuurlijk ook aangegeven.

Laat ik beginnen met het feit dat de rapporteur natuurlijk ook aangegeven heeft dat er veel grote zorgpunten in het dossier zitten. Om die reden wil ik graag van de Staatssecretaris weten hoe zij in Europees verband de uitrol van ERTMS monitort nu er signalen uit Duitsland lijken te komen dat Duitsland in wil gaan zetten op ERTMS level 3. Waar wordt gewaarborgd dat we bij de uitrol van het ERTMS heel nauwlettend met Duitsland afstemmen? Want ik heb ook begrepen dat in andere landen waar het systeem dat wij gaan inbouwen getest wordt, dingen nog weleens niet helemaal goed met elkaar matchen.

Dan wil ik heel veel aandacht vragen voor in ieder geval het spoorgoederenvervoer. Ik zie in het hele vraagstuk rondom het ERTMS dat er wel heel veel kosten bij deze tak van vervoer terechtkomen. Ik zie dat er ook een heleboel knelpunten liggen als het gaat om ERTMS. Men verwacht een hoop ongemak van de omschakeling van oude systemen naar nieuwe systemen en dergelijke. Is het niet verstandig om er dan in ieder geval voor te zorgen dat er minstens twee doorgaande sporen op de knooppunten Utrecht en Amsterdam komen, die uitgerust zijn met dat ERTMS

level 2 baseline 3? Voor de luisteraars zal ik het allemaal niet gaan uitleggen, maar dat is in ieder geval een nog wat geavanceerder systeem. Dan het tweede punt: de overwegen. We hebben het daar vaker over gehad. De Staatssecretaris heeft nu ook heel dapper geroepen dat dat probleem binnen vijf jaar opgelost moet worden. Dat onderschrijft onze fractie ook. Het is een belangrijk punt. Een aantal maanden geleden is in een AO aan de orde geweest dat ProRail gekozen heeft voor het plaatsen van betonblokken. Daar werd toen verschillend over gedacht, maar ik kan me voorstellen dat je, op een moment dat je ten einde raad bent, toch tot dit soort maatregelen komt. Maar de Staatssecretaris hoort daarop de regie te houden, en in ieder geval in overleg met alle belanghebbenden stappen te zetten. Natuurlijk zijn er ook andere mogelijkheden om dit proces te versnellen. Ik vraag de Staatssecretaris waar zij dan aan denkt: gaat het daarbij om onteigening, en hoe helpt ze lokale overheden en provinciaal bestuur? Hoe kun je dit zo snel mogelijk oplossen? Dat was het punt van de overheden voor de Staatssecretaris. Ik wil het daar in eerste termijn bij houden.

De voorzitter:

Daarover is er een vraag van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Ja, voorzitter. Ik moet toch even wat vertroebeling wegnemen. Onze altijd onafhankelijke rapporteur heeft nogal wat kritische noten gekraakt. Ik ben even nieuwsgierig in hoeverre collega Ziengs, die aangaf dat hij het best wel met de rapporteur eens was, het op alle punten volledig eens is. We krijgen eigenlijk steeds minder voor steeds meer geld. Wat vindt de VVD daarvan?

De heer Ziengs (VVD):

Tja, dat is eigenlijk hetzelfde als wanneer je als consument denkt een budget te hebben, daarvan verwacht iets te kunnen gaan kopen, en erachter komt dat je steeds minder krijgt. Uiteindelijk zul je wel moeten gaan voor de kwaliteit van datgene wat je aankoopt. Dat is ook het argument dat ik hier wil inbrengen. We begrijpen heel goed dat het moeilijk is om bij de invoering van het ERTMS nu al inzichtelijk te krijgen wat je er allemaal mee kunt. Het is destijds de bedoeling geweest om daarmee in ieder geval twintig banen in te richten. Dat is nu een minder aantal, maar laten we voorlopig gaan voor kwaliteit en dan kijken hoe we uitkomen.

De heer Van Aalst (PVV):

Dan moet mijn collega van de VVD het met mij eens zijn dat er, als je op een gegeven moment constateert dat je heel veel geld gaat betalen voor heel erg weinig, toch zeker een moment van bezinning moet zijn om te kijken of je nog wel op het juiste spoor zit en of je ermee moet doorgaan. Is mijn collega dat met mij eens?

De heer Ziengs (VVD):

Ja, natuurlijk. En dat is ook de reden waarom wij hiervoor een rapporteur hebben aangesteld. Je zult er bij ieder moment van rapportage de meetlatten langs moeten leggen en kijken of we nog, zoals de heer Van Aalst zegt, «op het goede spoor zijn». Volgens mij is dat ook hetgeen wat we hier met elkaar doen.

De heer Laçin (SP):

Ik had nog een vraag aan de VVD, omdat we tijdens het vorige spoorveiligheidsdebat naar aanleiding van de rode seinen en de STS-passages best wel een felle discussie hebben gehad over wat de oorzaak daarvan heeft kunnen zijn. Nu heeft de ILT onderzoek gedaan naar de vakbe-

kwaamheid van de machinisten. Daaruit komt naar voren dat opleiding, ervaring en de flexibele schil allemaal van groot belang zijn voor de spoorveiligheid. Nu was de heer Ziengs vorige keer heel fel tegen ons. Ik ben benieuwd hoe hij het rapport van de ILT heeft gelezen en hoe hij dat waardeert.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik was fel om een heel andere reden dan nu kennelijk wordt verondersteld. Maar ik denk dat de ILT een aantal goede aanbevelingen in haar rapportage heeft gedaan, richting alle vervoerders. Dat betekent dat we natuurlijk met elkaar gaan voor veiligheid op het spoor. Ik denk dat met de aanbevelingen een goede stap is gezet.

De heer **Laçin** (SP):

Dat is in ieder geval goed om te horen. Bent u het dan ook met de SP eens dat we voor minder flex moeten gaan, en voor betere en eenduidigere opleidingen, zodat wellicht ook machinisten die overstappen van de ene naar de andere vervoerder, naar een ander traject of een nieuwe infrastructuur, hun ervaring gewoon mee kunnen nemen, en door alle flexcontracten op het spoor die ervaring niet verloren gaat?

De heer **Ziengs** (VVD):

Het is wel heel veel in één keer wat de heer Laçin nu vraagt, en hij vraagt ook nog of ik het daarin met de SP eens ben. Hiermee wordt gelijk een link gelegd tussen flex en kwaliteit. Als je een hele goede machinist hebt die heel goed is opgeleid en als die opleiding compleet is, dan hoeft flex gaan werken bij de een of de ander volgens mij geen belemmering te zijn. Volgens mij gaat het om het volgende. In het vorige debat heb ik ook aangegeven dat verschillende regiovervoerders vaak machinisten tegenkomen die slechts op één model trein rijden. Bij de NS moeten ze vaak opleidingen volgen voor zeven treinen. Ik weet niet of dit andersom ook het geval moet zijn, maar volgens mij ligt dat ook aan de vervoerder. Als er een machinist van een regiovervoerder gaat solliciteren bij de NS, dan kan ik me voorstellen dat hij dan eerst een goede opleiding moet hebben voor de overige treinen, die bij de regiovervoerders niet gebruikt worden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik wil een beetje aansluiten bij de heer Laçin. In het vorige debat over dit onderwerp was de heer Ziengs vrij fel op vragen vanuit de SP en GroenLinks, met zorgen over het gebrek aan ervarenheid en wat dat doet met de veiligheid. Ik citeer: «We hebben het over veiligheid op het spoor. Veiligheid en ervaring zijn in dit geval twee totaal verschillende begrippen, en ze worden hier bij elkaar getrokken». Ik ben dan toch heel benieuwd wat de heer Ziengs zegt op die aanbevelingen van de ILT, die gewoon zegt: gebrek aan ervarenheid en niet genoeg tijd hebben voor een goede opleiding, om te oefenen op een traject, leiden gewoon tot risico's.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ja, maar dat had ikzelf waarschijnlijk ook wel kunnen bedenken. Kijk, volgens mij heb ik in dat debat nadrukkelijk iedere keer wat afstand genomen van een hele lobby die daar kennelijk achter zat. Ik heb de heer Van Aalst daar toen ook over gehoord. Er zat kennelijk een hele lobby achter om die hele vervoerssector een beetje af te zetten – en dan heb ik het met name over onze nationale trots – tegen de regiovervoerders. Daar had ik echt moeite mee, en volgens mij heb ik dat ook duidelijk laten blijken in dat debat. En op wat mevrouw Kröger nu stelt, heb ik net al een antwoord gegeven richting de heer Laçin. De aanbevelingen die de ILT doet, doet ze voor alle vervoerders. Volgens mij is dat een goede aanvang om te komen tot nog meer veiligheid op het spoor.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het lijkt mij een gevalletje voortschrijdend inzicht bij de VVD: ervarenheid en veiligheidsrisico's staan dus wel degelijk met elkaar in verband. Als ik de ILT-stukken lees, zie ik dat daarin wel degelijk wordt gezegd dat het feit dat een nieuwe vervoerder vaak onervaren machinisten moet aannemen, een extra risico meebrengt. Mijn vraag aan de heer Ziengs is dan ook of hij het ermee eens is dat je voor concessieverleners zowel opleidingsduur als een veiligheidsplan onder de aanbevelingsvoorwaarden moet opnemen.

De heer **Ziengs** (VVD):

Die vraag is redelijk concreet. Dan zou je dus inderdaad in de concessieverlening moeten aangeven waaraan men zou moeten voldoen. Ik denk dat je in een concessieverlening heel veel dingen kunt zetten, ook met betrekking tot ervaring. Maar ervaring moet je kunnen meten aan het aantal uren dat iemand op een dergelijke trein heeft gereden. Kijk, ik ben geen instructeur en kan dat niet zo bepalen, maar het lijkt mij van belang dat je in een concessie in ieder geval kunt aangeven wat je verwacht van degene die de concessie aangaat.

De **voorzitter**:

Goed. We gaan door met de heer Laçin van de SP.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Ik wil de rapporteur bedanken voor zijn kritische opmerkingen, die wij delen, en de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik wil ook beginnen met het ERTMS. Ik heb nog wat aanvullende opmerkingen en vragen voor de rapporteur. De doelstelling voor de hsl is om op hetzelfde niveau te komen als het hoofdrailnetwerk. De Staatssecretaris heeft momenteel 60 miljoen uitgetrokken voor windschermen op de brug over het Hollands Diep, maar alleen daarmee is de kwaliteitssprong niet gemaakt. We moeten onder andere gaan investeren op ERTMS op de hsl. Op delen van de hsl ligt er nu heel oud ERTMS, dat nog door een handjevol mensen beheerd, onderhouden en vervangen kan worden. Dat strookt eigenlijk niet met het idee dat we zo snel mogelijk vooruit willen met het ERTMS. We zien dat er alleen al op dat traject regulier spoor ligt, verschillende versies van ATB en ook nog eens verschillende versies van ERTMS; en dan hebben we ook nog verschillende spanningen en spanningsluizen. Dat zijn wat ons betreft allemaal onderdelen waardoor die hsl maar niet tot zijn recht komt. Ik wil dus graag van de Staatssecretaris horen of ook zij bereid is om nogmaals naar die hsl te kijken, en om ook in dat traject versneld te investeren, omdat dat ook ons internationale treinverkeer straks ten goede komt. Met name Rotterdam blijft in de middellangetermijnplanning een ERTMS-loos eiland op de hsl. Los van het feit dat dit de betrouwbaarheid van de hsl niet ten goede komt, is het ATB-systeem dat er ligt, op termijn ook aan vervanging toe. Mijn vraag op dit vlak is ook financieel: gaan we ATB dat vervangen moet worden, nu met nieuw ATB vervangen, en vervolgens vlak daarna met ERTMS? En gooien we geld dat we nuttiger kunnen gebruiken dan niet over de balk? Is de Staatssecretaris bereid om die keuze voor het niet aanleggen van ERTMS op de hsl te heroverwegen?

Dan het punt dat ik net aanhaalde in het interruptiedebatje met de heer Ziengs. De ILT heeft onderzoek gedaan naar de vakbekwaamheid van machinisten. Dat deed zij naar aanleiding van incidenten op het spoor, zoals het negen keer passeren van een rood sein door Keolis-machinisten in zes maanden tijd op het traject Enschede–Zwolle. De ILT concludeert dat de vakbekwaamheid van machinisten onvoldoende is geborgd door spoorwegondernemingen. Zo wijst de ILT op de omvang van de flexibele schil bij machinisten, waardoor ervaring verloren gaat. Gaat de Staatssecretaris zich inzetten om de flexibele schil te verkleinen en gaat zij dit

meegeven aan bijvoorbeeld provincies als concessieverlener? Ik heb al vaker gezegd dat concurrentie op arbeid uiteindelijk leidt tot minder sociale veiligheid en minder service. Dat moeten we volgens mij niet willen.

Ook zijn er grote verschillen in opleiding van machinisten, zowel qua interne bedrijfsregels als bij de introductie van nieuw materiaal en het winnen van een concessie en daarmee dus ook nieuwe infrastructuur. De ILT trekt op dit vlak algemene conclusies in het rapport. Heeft de Staatssecretaris ook inzicht in de resultaten per vervoerder en kunnen wij die als Kamer ontvangen? Ik ben wel benieuwd welke vervoerders op dit punt nog kunnen leren van de betere vervoerders.

In het vorige debat heb ik met collega Kröger een motie ingediend over het beveiligingssysteem ORBIT. Die heb ik toen op verzoek van de Staatssecretaris aangehouden. In haar brief van vorige week haalt zij Noord-Nederland eruit en zegt zij dat het daar niet nodig is omdat daar al ATB Nieuwe Generatie ligt. Maar volgens mijn informatie klopt dat niet helemaal. Dat heb ik vorige week ook gezegd tegen de Staatssecretaris. Belangrijke knooppuntstations als Groningen en Leeuwarden hebben nog geen ATB Nieuwe Generatie. Die hebben nog materiaal van de eerste generatie liggen. Daar kan ORBIT dus zeker wel helpen bij het verminderen van roodseinpassages. Is de Staatssecretaris dat met mij eens? Want ook in het midden en zuiden van het land ligt op decentrale concessies nog lang niet overal ATB Nieuwe Generatie, zoals op de MerwedeLingelijn, de Valleilijn en in Limburg. ORBIT verbetert de veiligheid ook daar. Laten we er dan ook voor pleiten als tussenoplossing, totdat er overal ERTMS ligt.

Tot slot, voorzitter: de onbewaakte overgangen. Ze zijn al ter sprake gekomen.

De voorzitter:

Echt uw laatste zin, want u bent al over uw tijd heen.

De heer Laçin (SP):

Ja, ik zal het heel kort houden. Ik ben blij dat de Staatssecretaris er niet tien jaar maar vijf jaar over wil doen. Maar heeft zij daarbij ook oog voor wandelaars en fietsroutes? En heeft zij ook gekeken naar de routes die de ANWB landelijk heeft aangelegd om mensen niet kilometers te laten omlopen en omfietsen? Dat is voor ons een belangrijk punt bij het opheffen van die overgangen die eigenlijk niet van deze tijd zijn. Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt, maar er is nog een vraag van de heer Amhaouch van het CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Natuurlijk moet je oog hebben voor de wandelaars, de fietsers, de jongeren die naar school gaan. Maar waar legt u de prioriteit bij veiligheid? Want er is altijd een spanningsveld tussen het sluiten van overwegen – daar hebben we heel veel discussie over gehad – en het omleiden van fietsers en wandelaars.

De heer Laçin (SP):

Onze prioriteit is hoe dan ook veiligheid. Ik denk dat we allen dat filmpje van ik meen ProRail hebben gezien, waarbij die fietser net voor die trein langsscheert. Een fractie van een seconde en het had fataal kunnen zijn. Dat zijn de beelden die we moeten voorkomen. Dus veiligheid op één, en bij die 120 à 130 overgangen moeten we bekijken waar we heel snel kunnen ingrijpen zonder dat we mensen dus echt kilometers omleiden of minutenlang moeten laten lopen. Maar als ik moet kiezen tussen

veiligheid of iets langer lopen of fietsen, dan kies ik toch voor veiligheid, met zo veel mogelijk oog voor die wandel- en fietsroutes.

De voorzitter:

Helder. Dan is er nog een vraag van de heer Ziengs.

De heer Ziengs (VVD):

Dat triggerde me een klein beetje, want volgens mij ging het in dat filmpje om een redelijk beveiligd iets met spoorbomen en dacht iemand gewoon: ik ga maar lekker door het rode lampje heen. Daar kun je weinig mee. Dat heeft te maken met opvoeding, denk ik. Maar het gaat mij om het volgende. De heer Amhaouch vroeg waar je op een zeker moment voor kiest. Er zijn heel veel gevallen bekend waarbij, als je iets afsluit voor bijvoorbeeld het agrarisch verkeer, de agrariër er niet meer overheen kan en vervolgens door een dorpje heen moet, waardoor het gevaar juist veel groter wordt. Maakt de SP ook daarbij bepaalde keuzes over wat wanneer wel en in welke volgorde?

De heer Laçin (SP):

Ja, zeker weten. Het veilig maken van een overgang moet niet leiden tot onveilige situaties op andere plekken in de buurt van die overgangen. Maar ik moet heel eerlijk bekennen dat ik niet alle overgangen en alle situatie rondom overgangen ken. Daarom wil ik de Staatssecretaris vooral meegeven samen met provincies, gemeenten en ProRail een goede afweging te maken en daarbij de veiligheid, zowel op de overgang als in de nieuwe situatie als een overgang is afgesloten, goed mee te nemen, en om daarin keuzes te maken en ons vooral op de hoogte te houden. Doet zij dat niet, dan doet ProRail dat wel via de media.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Na de Noord/Zuidlijn en de hsl hebben we nu een nieuwe miljardensoap in het openbaar vervoer, genaamd het ERTMS. De PVV heeft vanaf het eerste moment geroepen dat we nee moeten durven zeggen als blijkt dat het project te weinig oplevert. De voorkeursbeslissing uit 2014 ging nog uit van twintig baanvakken, en er komt een moment dat je moet zeggen: de situatie is nu zo veranderd dat we een nieuwe afweging moeten maken. Dat punt zijn we al lang geleden gepasseerd. De negende voortgangsrapportage laat wederom een afname van het aantal baanvakken zien en de aanleg van het achtste baanvak gaat definitief niet door. Is de Staatssecretaris bereid om de keuze voor ERTMS opnieuw op tafel te leggen, gelet op de aanhoudende tegenvallers?

Voorzitter. We krijgen steeds minder waar voor ons geld. Naast de 7 miljard euro die de totale uitrol incidenteel zal kosten, moet ProRail jaarlijks 100 miljoen euro extra uitgeven. Kan de Staatssecretaris aangeven of die 100 miljoen euro zal worden bekostigd uit die 100 miljoen euro die dit kabinet structureel zal toevoegen aan de begroting van lenW? Voorzitter. De grootste ellende zit waarschijnlijk in het feit dat de kostenplaatjes projecties zijn. Het blijft een papieren werkelijkheid. Als we horen dat de Staatssecretaris ervoor kiest om zich te committeren aan slechts één leverancier, dan bekruipt ons een onheilspellend gevoel. Waarom wijkt de Staatssecretaris af van bijvoorbeeld de Denen, die ons hebben aangeraden om met meerdere leveranciers te werken? En hoe wapent zij zich tegen prijsstijgingen van deze monopolist? Wat zal de Staatssecretaris doen als onze leverancier bijvoorbeeld failliet gaat? Hoe gemakkelijk is het om gedurende de uitrol van ERTMS over te stappen op een andere leverancier? En gaat zij een clause opnemen in het leveringscontract om die tussentijdse overstap mogelijk te maken? En zo nee, waarom niet?

Voorzitter. De PVV doet nogmaals de oproep om niet zelf het wiel uit te gaan vinden en om Duitsland te volgen in zijn uitrol van ERTMS. Op die manier betalen onze oosterburen de kostbare opstart- en onderzoeksfase en kunnen wij tijdig invoegen met een compatible versie. Dat kost geen tijd en scheelt heel veel geld. Is de Staatssecretaris hiertoe bereid? En zo nee, hoeveel tegenvallers zijn er nog nodig voordat zij zich wel bereid zal tonen om over een alternatieve uitrol na te denken?

Voorzitter. Het is goed dat er eindelijk een reactie ligt op het OVV-rapport dat ons aanspoort om haast te maken met de onbewaakte overwegen. Op die manier wordt alsnog uitvoering gegeven aan onze aangehouden motie van een tijdje geleden. Toch moet worden opgemerkt dat de reactie erg lang op zich heeft laten wachten. Voor de PVV was het al veel eerder een uitgemaakte zaak: onbewaakte spoorwegovergangen zijn niet van deze tijd. In de Randstad kom je bijna geen onbewaakte overwegen meer tegen. Daar is het staand beleid om ze zo veel mogelijk op te heffen dan wel te beveiligen. In andere delen van het land hebben we nog wel onbewaakte overwegen. Ik heb het in de vorige vergadering vergeleken met een fietser die een snelweg over moet steken. Dat gaat in veel gevallen mis.

Voorzitter. De Staatssecretaris geeft aan in gesprek te gaan met spoorvervoerders om meldingsinformatie van machinisten vanuit frontcamera's te delen met ProRail. Op die manier ontstaat er een compleet beeld van alle incidenten bij de overwegen. Het zal niemand verbazen dat de PVV er een groot voorstander van is dat spoorpartijen onderling informatie uitwisselen ten bate van de veiligheid. Dat laat nog weleens te wensen over. Is de Staatssecretaris dusdanig enthousiast geworden door haar eigen initiatief dat zij ook van spoorvervoerders zal eisen dat ze hun informatie over geweldsincidenten onderling en met de politie uitwisselen? Zo nee, waarom niet?

Voorzitter. Het is goed dat de veiligheid voorop komt te staan. De Staatssecretaris streeft naar het doel van nul dodelijke slachtoffers per jaar. Om daar te komen heeft zij de deadline voor het beveiligen van alle overwegen vervroegd van 2028 naar 2023. Het tempo mag omhoog en daarom werkt de Staatssecretaris aan een convenant met provincies, gemeenten, belangenverenigingen en ProRail. Om toe te zien op de uitvoering stelt ze een landelijk bemiddelaar aan, en tot slot geeft ze aan bereid te zijn om haar aanwijzingsbevoegdheid in te zetten als de partijen er onderling niet uitkomen. De PVV is blij met deze duidelijke taal en wenst de Staatssecretaris daarbij veel succes. Wij zullen de vinger aan de pols houden om te zien of deze toezeggingen dan ook worden waargemaakt.

Dank u wel.

De voorzitter:

U ook bedankt. U heeft een vraag van de heer Laçin.

De heer Laçin (SP):

Ik vind het altijd leuk om te horen dat de PVV zegt: we moeten Duitsland volgen in bepaalde ontwikkelingen. Qua milieuzones en het uitfaseren van diesels loopt Duitsland ook voor. Ik weet niet of we daarin Duitsland ook moeten volgen. Dan kom ik bij mijn vraag. We weten dat ERTMS met kosten verbonden is. Maar heeft de PVV ook scherp dat de ATB die er nu ligt, en het vervangen en vernieuwen daarvan ook heel veel geld gaat kosten als we ERTMS niet introduceren? En dat we daarmee straks achter de feiten aanlopen, als andere Europese landen wel ERTMS hebben aangelegd en wij dus nog steeds met ATB zitten?

De heer Van Aalst (PVV):

Ik noem een aantal voorbeelden. Zie gelet op bijvoorbeeld die drielandentrein in Limburg, hoe geweldig dat ERTMS in alle landen tegelijk werkt.

Dat werkt dus voor geen meter. Daar hebben we al vaker voor gewaarschuwd: heb nu eens geduld voordat we ERTMS gaan aanleggen. Elke keer wordt gesuggereerd – de Staatssecretaris gaf het zonet ook al aan – dat ons ATB-systeem een antiek systeem is, terwijl dat echt best nog goed op orde is. Er is op dit moment geen enkele discussie over de veiligheid. Het enige voordeel van ERTMS is dat we daarmee meer treinen kunnen laten rijden. Dat is een voordeel. Maar je kunt niet zeggen dat onze veiligheid in het geding is. Het is absoluut niet aan de orde dat ATB een verouderd, antiek systeem is.

Dan het verhaal van de onderdelen en de vraag of mensen ervoor opgeleid worden. De Staatssecretaris heeft er de afgelopen periode niet voor gekozen om er nog mensen voor op te leiden. Hetzelfde geldt voor onderdelen. Als er in de markt vraag naar is, komen die onderdelen op de markt. Als er geen vraag naar is, verdwijnen ze. Dat lijkt me nogal logisch. Maar de suggestie dat we niet verder kunnen met ATB is een beetje een onzinverhaal. ERTMS kan voor ons in de toekomst een optie zijn, maar ik vind wel dat we, voordat we dat soort gigantische miljardenbedragen investeren, heel duidelijk moeten hebben dat het ook het juiste spoor is.

De voorzitter:

Dan is het woord aan de heer Schonis, D66.

De heer Schonis (D66):

Dank u, voorzitter. Er zijn al veel punten de revue gepasseerd. Ook ik zal het vandaag hebben over de onbewaakte overgangen en andere dingen rondom veiligheid op het spoor.

Ik begin met de onbewaakte overgangen. We zijn natuurlijk heel blij dat de Staatssecretaris hiervoor een extra financiële impuls van 50 miljoen heeft vrijgemaakt en een bemiddelaar heeft aangesteld om de knelpunten in beeld te brengen. Het is echt belangrijk dat dit wordt opgepakt. We hebben het over zes doden in het afgelopen jaar, 2017. Het is natuurlijk een hele mooie doelstelling om dat zo snel mogelijk, in 2023, naar nul terug te brengen. Daarvoor dus onze complimenten. In 2019, volgend jaar, gaat de Staatssecretaris samen met ProRail bekijken of er nog meer middelen nodig zijn voor het aanpakken van de onbewaakte overwegen. Ik ga ervan uit dat wij een voortgangsrapportage krijgen over hoe het daarmee staat; dat is een vraag aan de Staatssecretaris.

Dan kom ik op Kijfhoek, een groot rangeerterrein bij Zwijndrecht. Het is toch wel een beetje verontrustend om te lezen dat ProRail onder verscherpt toezicht staat van de ILT als het gaat om de onderhoudswerkzaamheden aan het spoor bij het emplacement. Hoe ziet de Staatssecretaris de toekomst van het toezicht op Kijfhoek en ProRail? Wanneer gaan de seinen daar weer op veilig, op groen? In het verlengde daarvan: hoe staat het met de motie-Amhaouch/Schonis over de aanleg van veiligheidswegen voor de calamiteitendiensten? Ik ben vandaag nog benaderd door mensen uit Zwijndrecht omdat bij de vorige calamiteit die zich daar heeft voorgedaan de bereikbaarheid van het emplacement voor de brandweer domweg een heel belangrijk aandachtspunt is gebleken. De brandweer moest 50 sporen over voordat ze bij de wagon konden komen. Het is toch wel een aandachtspunt dat dit snel wordt opgepakt.

Over ERTMS kan ik kort zijn. Wij staan achter de keuze voor ERTMS. Het is bijzonder om van de voorgaande spreker, de heer Van Aalst, te horen dat er nog discussie over is. De keuze voor ERTMS is nu eenmaal gemaakt. Het is een goed systeem. Daardoor kunnen treinen korter op elkaar rijden. Je vergroot de capaciteit. Ik ben blij dat de rapporteur ook zegt dat dat een goede keuze is.

De voorzitter:

Dat roept natuurlijk onmiddellijk een vraag op. Meneer Van Aalst.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Zeker, ik werd natuurlijk wel uitgedaagd in dat opzicht. Ik wil wel graag van de heer Schonis weten wat voor D66 dan de druppel is. Kijk naar waar we zijn begonnen en waar we nu zijn geëindigd. We zijn alleen maar meer en meer en meer miljarden gaan betalen, en we krijgen steeds minder. Zegt D66 gewoon: het interesseert ons geen ruk; we pompen er nog een paar miljard bij? Zo meteen leggen wij nog één baanvak aan, en dat is wat ons betreft ook prima? ERTMS is nu eenmaal geweldig en dan blijft het ook geweldig! Is dat het standpunt van D66?

De heer **Schonis** (D66):

Luisteren is ook een kunst. Volgens mij heeft de Staatssecretaris zojuist verteld dat we begonnen zijn met een budget van naar ik meen iets van ruim 3 miljard, dat in 2014 op voorhand al is teruggebracht naar ongeveer 2,5 miljard. Het is logisch dat je dan niet twintig baanvakken kan voorzien van ERTMS en dat je nu met zeven begint. Dat je daar ook je ICT op aanpast en daardoor maar één aanbieder kiest, lijkt me ook een hele logische keuze. Maar ik ben heel benieuwd hoe de PVV dat ziet, want de PVV wil kennelijk doordenderen met een verouderd systeem dat uit 1957 stamt.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik wil daar best antwoord op geven. Volgens mij werken we normaal gesproken andersom. Dan moet hij mij interrumperen en interrumpeer ik hem. De bedoeling is dan dat hij antwoord geeft op mijn vragen, maar dat doet hij dan weer niet. Mijn collega van D66 geeft volgens mij zelf al aan dat het begon met 2 miljard. We gaan inmiddels naar 7 miljard. Dat is een verdrievoudiging. En wat krijgen we? Nog minder. De PVV zegt dat ERTMS een optie zou kunnen zijn voor de toekomst, maar kijk eens naar de hoeveelheid ellende die er overal al mee is. Ik bedoel: we kunnen nu, door al die verschillende versies, de drielandentrein nog niet eens laten rijden met ERTMS. Als we dat al niet kunnen, waarom zouden we dan nu miljarden gaan investeren, en in wat? In tien baanvakken, twaalf baanvakken, acht baanvakken, twee baanvakken? Waar eindigt dit? Het verbaast me dat D66 zegt: voor ons is het gewoon een stip op de horizon; we gaan en we gaan en we gaan, ongeacht hoeveel miljarden er nog bij moeten.

De **voorzitter**:

De heer Schonis gaat verder met zijn betoog. Hij kan de heer Van Aalst eigenlijk niet meer uitdagen, want die is door zijn interrupties heen.

De heer **Schonis** (D66):

Dit noemen we uitlokking. Nee, heel kort. Nogmaals, er is gekozen voor het systeem ERTMS. We zijn begonnen met een bepaald bedrag. Dat is van het begin af aan verlaagd. Daarmee kun je niet datgene doen wat je in eerste instantie had bedacht. Maar de keuze voor ERTMS is gewoon een goede keuze; de rapporteur heeft dat ook gezegd. Hiermee kun je het spoor veiliger maken. En ja, meneer Van Aalst, wij staan dus nog steeds achter die keuze.

Voorzitter. Mijn laatste punt betreft iets wat ik niet zelf heb gedaan; ik ben natuurlijk nog een heel nieuw Kamerlid. Mijn collega's Jetten en Sienot hebben begin dit jaar het actieplan Denderende banen op het spoor gepresenteerd. Er is ook een motie over aangenomen, teneinde het werken op het spoor en bij spoorbedrijven aantrekkelijker te maken. Wij zijn natuurlijk heel benieuwd hoe het daarmee staat.

Dank u, voorzitter.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. Maar er is volgens mij een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Wij delen het enthousiasme van D66 en zijn het eens met de noodzaak van ERTMS om de frequentie op het spoor omhoog te krijgen. Mijn vraag is dan of mijn collega Schonis niet, net als ik, de behoefte heeft om, los van het budget dat er nu is, een beeld te hebben van het tijdpad en de kosten die eraan hangen voor we echt in heel Nederland ERTMS uitgerold hebben. Ik heb behoefte aan een langetermijnperspectief, omdat het nu toch wel erg blijft bij het geld dat er nu is en daardoor bij de voorliggende pijnlijke keuzes voor baanvakken.

De heer **Schonis** (D66):

Die behoefte voel ik natuurlijk net zo, maar ik heb van de Staatssecretaris begrepen dat zij in de ministerraad komt – ik meen in april of mei volgend jaar; ik heb het opgeschreven – en dat daar dan een keurig tijdpad voor de uitrol uit zal rollen; maar wellicht dat ze daar zo nog wat meer over kan zeggen.

De **voorzitter**:

Uw laatste interruptie, mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb begrepen dat dat met name de beslissing betreft om te beginnen, het startbesluit. Dat gaat echt over wat er nu voorligt met die baanvakken en het beperkte budget. Het is nog geen plan voor de lange of langere termijn over hoe we zorgen dat in heel Nederland ERTMS de standaard wordt.

De heer **Schonis** (D66):

Ik had begrepen dat het dat wel was. Maar goed, de Staatssecretaris zal daar straks ongetwijfeld antwoord op geven.

De **voorzitter**:

Dan gaan we naar de heer Amhaouch van het CDA.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter, dank u wel. Er is al veel over ERTMS gezegd. Ik dank de rapporteur voor de inbreng en de Staatssecretaris voor haar eerste reactie. Ik zit alleen met het probleem dat ik nog niet precies weet waar wij staan met ERTMS, ondanks de vele informatie. Volgens mij ligt dit niet aan een gebrek aan meer detailinformatie maar wel aan stabiele informatie.

Ik heb de vorige keer, in juni, in het AO over ERTMS gezegd dat ERTMS een groot IT-project gaat worden. Dat haal ik nu naar voren. Wij krijgen nu het bericht dat het BIT-advies er nog niet is. Daarom vraag ik de Staatssecretaris wanneer dat komt; die vraag is hiervoor al gesteld. Wat gaat er nu nog plaatsvinden, welke acties ondernemen wij, voordat het BIT-advies er is? Kan de Staatssecretaris ons verzekeren dat er geen onomkeerbare beslissingen worden genomen voordat wij inzage hebben gekregen in dat BIT-advies?

Zelf heb ik in de afgelopen tijd een aantal werkbezoeken afgelegd op het spoor. Ik heb heel wat dwarsliggers meegemaakt. Maar je ziet dan ook dat tussen die dwarsliggers inderdaad de gele bakens liggen van het ERTMS. Als je op de bok mag op de hsl Schiphol–Rotterdam, zie je ze liggen. Op Kijfhoek heb ik de nieuwe locomotief van DB Cargo gezien, met vijf pantografen bovenop maar evenveel van die sensoren voor veiligheidssystemen aan de onderkant. Dan ga je je wel zorgen maken over al die systemen die naast elkaar moeten werken. Ik vroeg aan de machinist die

erop zat hoe de introductie van het vorige veiligheidssysteem ging. Hij wist nog haarfijn te vertellen met welke softwareproblemen de introductie gepaard ging. De vraag aan de Staatssecretaris is dus: wat hebben we geleerd van de eerdere uitrol van de verschillende veiligheidssystemen? Wat kunnen we daarvan leren voor het nieuwe ERTMS-project?

Voorzitter. Geen twintig, geen twaalf, geen acht maar zeven baanvakken. De Staatssecretaris heeft daar een beeld bij: oké, er is geld bij gekomen en er is geld af gegaan. Mijn eerste indruk is: ofwel we krijgen 65% minder waarde of het is 65% duurder geworden voordat we gestart zijn. Kan de Staatssecretaris erop reflecteren wat de streefwaarden of streefkosten zijn per kilometer? Het zegt me namelijk niks of we van twaalf naar zeven baanvakken gaan als de kilometers toenemen of afnemen. Hebben we daar een bepaald beeld bij? Dan kan de Staatssecretaris ons namelijk ook meenemen in de keuzes die ze maakt of nog gaat maken. De vraag is natuurlijk of we de bodem hebben bereikt wat betreft baanvakken. We gaan van twintig naar zeven, maar hebben we, los van de kosten, nu de bodem bereikt? Is dit echt het minimale?

Als je naar de kosten kijkt, tellen wij op dat het tot 2050 om ongeveer 7 miljard gaat. Dat is ruim 200 miljoen per jaar. Hoe houden we dat onder controle? Een afwijking van een paar procent is enorm. We weten dat we deze kabinetsperiode 2 miljard extra hebben uitgetrokken en dat dit bedrag eigenlijk al op is voordat wij überhaupt zijn begonnen. Alleen al voor wat we in het regeerakkoord hebben staan, komen we geld tekort. De vraag aan de Staatssecretaris is hoe het programmamanagement en de governancestructuur van dit project eruit gaan zien. Hoe neemt ze de Kamer mee in de risico's?

Tot slot ben ik er nog niet van overtuigd – dat wil zeggen, het CDA is er niet van overtuigd, want ik praat hier namens het CDA, los van mijn persoonlijke mening – dat de keuze voor één leverancier een goede is. Dat wil ik ter discussie stellen. Ik zou daar graag een betere motivatie voor willen hebben. Ik zou ook graag willen weten welk bedrag met die ene leverancier is gemoeid. Waar gaan wij voor tekenen? Voor welke periode en voor welk bedrag?

Dat is wat ik in eerste instantie over ERMTS wil zeggen. Dan het tweede stuk.

De voorzitter:

U heeft nog een halve minuut.

De heer Amhaouch (CDA):

Dat zal ik snel doen. Het gaat over overwegen en veiligheid. We hebben schriftelijke vragen gesteld over Santpoort-Zuid. Ik wil die even als casus nemen. Welk mandaat heeft de Staatssecretaris of welk mandaat heeft ProRail om door te pakken in het kader van de veiligheid als verschillende partijen niet willen of niet kunnen? We merken dat trajecten heel lang duren. Op een gegeven moment moet er een doorbraak komen. Komt die er niet, dan moet of de Staatssecretaris of ProRail ingrijpen. Langer wachten kan niet. Ik sluit me aan bij de vraag van mijn collega van D66 over Kijfhoek.

De heer Laçin (SP):

Ik ga de heer Amhaouch nog wat extra spreektijd geven over een onderwerp dat ook hij links laat liggen. Dat is het ILT-onderzoek. Naast de heer Ziengs was ook de heer Amhaouch tijdens het vorige debat heel fel over de standpunten van GroenLinks en de SP. Ik stel ook hem de volgende vraag. We zien nu de conclusies van de ILT uit het onderzoek. Hoe waardeert het CDA de punten die de ILT maakt over opleiding, ervaring en flexibel werk? Moeten we al die punten onderstrepen en overnemen? Moeten we de Staatssecretaris aan het werk zetten om dat waar te maken? Wat vindt het CDA daarvan?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Als je als partij in het midden zit, kun je soms dingen links laten liggen en soms dingen rechts laten liggen. De heer Laçin zegt dat ik dingen links laat liggen, maar dat is niet zo. Ten eerste staat veiligheid op nummer 1. Ten tweede heeft veiligheid, zoals ik het zie, te maken met een aantal punten. Natuurlijk heeft veiligheid ook te maken met de competenties van mensen. Zijn de mensen getraind, hebben ze genoeg vliegreuren gemaakt? Ten tweede is er de veiligheid van het materieel en ten derde is het de vraag of de procedures die op papier staan ook goed worden nageleefd. Dat zijn drie knoppen waar je als vervoerder volgens mij aan kunt draaien. De vraag is of een concessieverlener van bijvoorbeeld een provincie in detail moet uitschrijven waar zo'n machinist allemaal aan moet voldoen. Volgens mij moeten er gewoon landelijk veiligheidseisen gesteld worden. Het maakt niet uit of je bij de NS werkt of bij een regionale vervoerder zoals Arriva of Connexxion, want er worden generieke eisen gesteld aan veiligheid. Of je een vliegtuig bestuurt of op het spoor zit of vrachtwagenchauffeur bent, veiligheid staat op 1. Dat moet op een bepaalde manier geregeld worden. Wel moeten we als Kamer voorzichtig zijn dat wij hier niet gaan voorschrijven dat een machinist een X-aantal uren moet rijden of dat hij wel of geen flexbaan mag hebben. Dat vind ik niet aan de orde. Ook iemand die een flexbaan heeft, kan heel veel uren maken.

De **voorzitter**:

Dan is het woord aan mevrouw Kröger voor haar eerste termijn.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik begin met ERTMS. Nut en noodzaak staan wat ons betreft echt buiten kijf. Alleen lopen we inmiddels, zoals al genoemd, flink achter in de planning en zijn we enorm gekrompen in ambitie. Het is ook onduidelijk wat het tijdpad is waarop we in heel Nederland over zijn gegaan op ERTMS. Ik zou toch van de Staatssecretaris, los van het kortetermijnverhaal, vooral de langetermijnvisie en -planning willen vernemen. Dat valt uiteraard buiten deze kabinetsperiode, maar is wel van groot belang.

Ook wij hebben zorgen over de keuze voor één leverancier. Het lijkt me dat je door voor minder uitvoerders te kiezen ook minder kennis en ervaring opdoet. Dat lijkt me in deze fase een heel belangrijk doel. Hoe vermijden we de risico's die zijn verbonden aan een enkele leverancier? Kan de Staatssecretaris wat meer schetsen over de ratio om bij deze nieuwe uitrolstrategie voor andere baanvakken te kiezen? Klopt het dat het eerdere idee van een inktvlek en van de aanpak van aaneengesloten gebieden deels is losgelaten? Als de grote knelpunten zoals Amsterdam, Rotterdam en Utrecht als laatste aan de beurt komen, wat doet dat dan met de rest van het verkeer? Zijn dat niet nog jarenlang een soort hinderpalen, aangezien heel veel verkeer langs een deel van die knelpunten komt?

Dan een aantal specifieke vragen over de hsl. Daar hadden we het vorige week ook al over. Ik begrijp dat er flinke zorgen zijn over het feit dat ERTMS nog niet op de planning staat. Dat kan betekenen dat we richting 2030 met een verouderd ERTMS op de hsl zitten dat niet meer geüpdatet kan worden. Dat systeem kan dan niet communiceren met de nieuwe ERTMS of met het oude ATB. Dan krijg je eigenlijk een soort gekke mix van systemen met gevolgen voor de prestaties op de hsl. Bij de hsl zitten we ook met de situatie dat de NS behoorlijk streng wordt gemonitord op prestaties. Hoe gaat dit werken? Wat voor invloed heeft dat niet-uitrollen van ERTMS op de potentiële prestaties van de hsl? Als we het internationaal spoor en de snelle trein serieus nemen, dan kunnen we toch niet nu al incalculeren dat we tot 2030 een gemanteelde hsl hebben? Onderkent de Staatssecretaris het probleem en hoe kunnen we het oplossen?

Dan een vraag over de drielandentrein Luik–Maastricht–Aken, die in de problemen lijkt te zijn gekomen. Wat is er misgegaan? Was het bekend dat de Belgen en de Duitsers de hele tijd al ERTMS eisen? Waarom is hier dan niet in voorzien? Wat betekent dit voor het traject?

Dan de opleiding van machinisten. Vorige keer hebben we er uitgebreid over gesproken dat, met name als een spoorconcessie bijvoorbeeld overgenomen wordt door een busbedrijf of iets dergelijks, er allemaal nieuwe mensen moeten worden opgeleid. Deze nieuwe mensen moeten onder tijdsdruk worden ingezet op nieuwe trajecten. Mijn zorg was wat dit voor effect heeft op de veiligheid. We kregen toen vrij veel kritiek van bepaalde partijen en ook de Staatssecretaris zag dit niet zo. Ik lees nu in het stuk van de ILT dat het heel kwetsbaar is als bij concessiewisselingen het gemiddelde ervaringsniveau te laag komt te liggen en dat dat risico's met zich brengt. Ik ben blij dat het ILT-rapport dit punt nu duidelijk maakt. Welke rol pakt de Staatssecretaris om dit op te lossen? Gaat zij ingrijpen? Wat gaat zij concreet doen met de aanbevelingen van de ILT? Wat ons betreft zijn zowel meer tijd voor opleidingen en een veiligheidsplan vooraf onderdeel van de concessieverlening. Dat is echt cruciaal. De Staatssecretaris schrijft dat ze in gesprek gaat met de concessieverleners. Wat ons betreft komt er een landelijke richtlijn die geborgd moet worden in concessieverleningen. Dat geldt ook voor een «go/no go»-moment waarop duidelijk moet zijn of je voldoende goed opgeleid personeel klaar hebt staan. Is de Staatssecretaris hiertoe bereid en ziet zij hierin een duidelijke rol voor zichzelf?

Dank u wel, voorzitter.

De voorzitter:

U ook hartelijk dank. We gaan een kwartier schorsen.

De vergadering wordt van 17.36 uur tot 17.55 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord graag aan de Staatssecretaris voor Infrastructuur en Waterstaat voor haar beantwoording in eerste termijn.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Hartelijk dank aan de leden voor de gestelde vragen. Ik zal beginnen bij ERTMS, dan kom ik bij de overwegen, de vakbekwaamheid en tot slot het onvolprezen blokje overig. Ik begin dus met ERTMS. De algemene inleiding hebben we eigenlijk al gehad in antwoord op de rapporteur, dus ik ga meteen door naar de specifieke vragen. Een vraag die door een aantal leden is gesteld, maar in ieder geval door de heer Ziengs, betreft de aansluiting op de ontwikkeling in Duitsland. Hoe zorgen we ervoor dat dat op een goede manier aansluit? Stapt Duitsland nu over naar level 3? En hoe zorgen we voor die aansluiting? De levels en de baselines zijn af en toe lastig uit elkaar te houden: Duitsland gaat niet naar level 3 maar naar baseline 3. Dat is een belangrijk verschil. Duitsland heeft recent zijn voornemens voor de landelijke uitrol gepresenteerd en maakt dezelfde basiskeuzes als wij hebben gedaan. Dat wil dus zeggen: level 2, baseline 3. De ombouw van het materieel is gepland tussen 2025 en 2030 en de uitrol op de infrastructuur vanaf 2030. De politieke besluitvorming daarover dient nog plaats te vinden. Er is intensieve en rechtstreekse afstemming met Duitsland. Zo waren we bijvoorbeeld laatst voor een regeringsconsultatie in Noordrijn-Westfalen, maar ook via de besturen van de Europese spoorgoederencorridors binnen de Corridor Rhine-Alpine functioneert er een taskforce ERTMS, die ook zorgt voor de coördinatie over de gehele corridor. Volgens mij was het de heer Amhaouch, die in het bijzonder aandacht vroeg voor het goederenvervoer. We zijn dus en blijven in goed

contact met Duitsland, en ik zal u in de voortgangsrapportage ook telkens rapporteren over de laatste inzichten op dat punt.

De heer Van Aalst vroeg of ik bereid ben om ERTMS te heroverwegen, omdat de oude techniek nog prima functioneert. Dat klopt nu, maar dat blijft niet voor altijd zo. Ik hoorde de heer Van Aalst ook zeggen dat er meer treinen op het spoor moeten. Daar hebben we ERTMS wel voor nodig. Dus de transitie naar ERTMS is gewoon een noodzakelijke stap. Waar komen de middelen vandaan? We moeten de benodigde middelen voor beheer, onderhoud en vervanging net als voor elk systeem tijdig in beeld hebben. De reserveringen daarvoor worden gemaakt als onderdeel van het reguliere begrotingsproces.

De heer Ziengs had ook een vraag over het goederenvervoer. Of was het de heer Amhaouch?

De voorzitter:

Maar er is ondertussen wel een vraag van de heer Van Aalst van de PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik had toch nog even een vraag over de 100 miljoen euro die er nog bij moet komen van ProRail. Ik had hem eigenlijk niet willen stellen omdat volgens mij collega Ziengs al die vraag over de 100 miljoen stelde. Gaat dat ten koste van die 100 miljoen die structureel extra vrij is gemaakt? Of komt die extra 100 miljoen er gewoon nog weer bovenop? Ik krijg een beetje een ontwijkend antwoord, waardoor ik er niet helemaal duidelijkheid over krijg of het die 100 miljoen is die is vrijgemaakt door de Minister. Of moet er nog weer extra 100 miljoen voorbijkomen?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Misschien begrijpen we elkaar niet helemaal goed, dus voor alle zekerheid leg ik het nog eens uit. We hebben nu een investeringsbudget waaruit we de baanvakuitrol betalen. Daarnaast is er een gereserveerd budget voor beheer, onderhoud en vervanging, dat anders naar ATB zou gaan, maar dat je kunt inzetten voor die baanvakken waar je ERTMS gaat aanleggen. Maar dat voldoet niet helemaal en dus is er 100 miljoen extra nodig om de uitrol van dat modernere systeem uit te kunnen rollen. Dat red je niet met de middelen die daarvoor gereserveerd zijn. Dus die 100 miljoen is inderdaad extra bovenop wat we anders aan ATB zouden uitgeven. Daarvoor krijg je dan ook een modern systeem, waarbij je ook meer treinen veiliger en dichter op elkaar kunt laten rijden. We vergroten dus de capaciteit van ons spoorstelsel door het beter te benutten in plaats van dat we nieuwe baanvakken aanleggen, wat ook een hoop geld kost. Dat doen we allemaal om de reiziger ook in de toekomst toch zo goed mogelijk te kunnen bedienen.

De voorzitter:

Heeft de heer Van Aalst daar nog een vervolgvraag over? Nee. Ik begrijp ook dat er zo meteen mogelijk stemmingen zijn. Het kan dus zijn dat ik de vergadering dan even moet schorsen. Ik dacht trouwens dat de heer Ziengs een vraag had, maar dat blijkt niet zo te zijn.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik ga nu de vraag van de heer Ziengs beantwoorden, dus daarom stond hij waarschijnlijk op uw netvlies. De vraag ging over doorgaande sporen met ERTMS tussen Amsterdam en Utrecht. Het zijn de grote emplacementen waarop de uitrol van ERTMS complexiteit met zich meebrengt. Deze emplacementen maken daarom nog geen onderdeel uit van de uitrol. BCG heeft het advies gegeven om dat niet op dit moment te doen. Ik volg dat advies. Uiteraard zijn de emplacementen tussen Amsterdam en Utrecht wel onderdeel van de landelijke uitrol die dan weer volgt op de eerste zeven baanvakken vanaf 2030.

De heer **Ziengs** (VVD):

Nu heb ik toch even een vraag. In dat hele goederenvervoer per spoor zie ik eigenlijk een hele opsomming van allerlei knelpunten. Als men gaat rijden moet men tussentijds dus iedere keer over op een ander systeem. Vandaar mijn vraag of er nu niet iets geconstrueerd kan worden waardoor zij in één keer op dat systeem doorkunnen. Of is het daadwerkelijk zo'n groot probleem op die knooppunten dat ze echt moeten overschakelen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Die emplacementen zijn echt heel complex. Ze worden door BCG als risico aangeduid om dat nu al te doen. Daarom adviseert BCG dus ook om dat niet te doen. Dat advies hebben we gevolgd. De heer Ziengs vraagt terecht aandacht voor die goederencorridors; hoe zorgen we er nu voor dat die goed werken? Dat is een van de redenen waarom we uit de verschillende scenario's hebben gekozen voor dat scenario, dat juist heel erg inzet op die internationale lijnen, omdat we denken dat daar de meeste baten te behalen zijn. Daarnaast hebben we natuurlijk een breed maatregelenpakket goederenvervoer en spreken we ook heel nauw met de goederenvervoerders over ERTMS. Overigens kan ik tegen de heer Amhaouch het volgende zeggen. Tijdens mijn bezoek aan Kijfhoek ben in ook in die locomotief geweest, die zeven talen sprak. Het is dus heel goed dat we naar ERTMS toegaan, waarbij die locomotief straks niet meer zeven talen hoeft te spreken maar we, zeker op de belangrijke goederencorridors, toegaan naar zo veel mogelijk eenvormigheid en eenduidigheid. Dat moet ertoe leiden dat de kosten omlaaggaan. Maar ik deel met u de opvatting dat het een prachtige locomotief is.

Ik ga door naar de heer Laçin. Hij vraagt naar de prestaties van de hsl en de uitrol op Rotterdam. Net als Utrecht en Amsterdam is Rotterdam een groot emplacement. Aanleg op emplacementen is risicovol. Dat geeft ook de Boston Consulting Group aan. Daarom is besloten om daar later een besluit over te nemen. De mogelijke upgrade van de huidige ERTMS-versie op de hsl zal ook worden gezien in samenhang met de uitrol van ERTMS op de HRN-baanvakken die daar weer op aansluiten. Dat is ook na 2030.

De vraag is gesteld of die 60 miljoen genoeg is. We investeren 60 miljoen. Daarnaast komen er nieuwe treinen. De wensen van de NS ten aanzien van spanningssluizen, ERTMS en zo lopen wel op tot een bedrag van 700 miljoen. Er is dus geen sprake van onwil, maar er is wel een gebrek aan 700 miljoen. Als u zegt «we willen dat wel», dan moet u mij zeggen welke baanvakken ik dan misschien toch nog meer moet schrappen. Het feit dat we meer wensen hebben, betekent niet dat ik meer geld heb. Dat is dus een kwestie van keuzes maken. Daarin volg ik de analyses die door de Boston Consulting Group zijn gedaan en de scenario's die we hebben uitgewerkt, waarbij we dus kiezen voor het scenario met de meeste baten, door ook in te zetten op de internationale corridors.

De heer **Laçin** (SP):

Dat begrijp ik: 700 miljoen kan ik ook niet zomaar tevoorschijn toveren. Specifiek ten aanzien van ERTMS bij Rotterdam in 2030 of wellicht daarna vraag ik me wel het volgende af. In de tussentijd moet wat er nu ligt wel vervangen worden. Maken we geen dubbele en dus onnodige kosten, als we wat er nu ligt vervangen en straks alles opnieuw moeten vervangen? Drijven we de kosten van dit project dan niet onnodig op?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik denk dat dat de rode draad is in alle vragen over de uitrol. Bij het maken van keuzes voor die uitrol is ook steeds gekeken naar de optimalisatie qua vervangingskosten, ook bijvoorbeeld bij ATB Nieuwe Generatie: wat doe je nog wel en wat niet? Dat is een van de uitgangspunten geweest voor een zorgvuldige uitrolstrategie. Ik ben graag bereid om voor de heer Laçin

na te vragen hoe de afweging voor deze specifieke lijn is uitgevallen. Dat weet ik zo niet, maar daar kunnen we de heer Laçin over informeren. Maar in z'n algemeenheid is kosteneffectief omgaan met vervangingsinvesteringen natuurlijk één van de onderdelen van de uitrolstrategie geweest. Dan waren er vragen over één leverancier versus twee leveranciers. De heren Van Aalst en Amhaouch hadden daar vragen over. Je moet inderdaad altijd een afweging maken tussen de voor- en de nadelen van beide scenario's. Daarbij volg ik de aanbeveling van BCG, dat die twee dingen zorgvuldig tegen elkaar heeft afgewogen en daar advies over heeft gegeven. Ik kies voor één leverancier om de complexiteit bij het integreren van die systemen te beheersen. Daarbij moeten we natuurlijk oog hebben voor een aantal van de aandachtspunten die heel duidelijk door de Kamerleden zijn genoemd en die ik ook deel. Je moet vooraf eisen stellen aan de financiële gezondheid van partijen die meedoen met de aanbesteding, zodat je niet het risico loopt op een faillissement. Al die risico's kun je in de manier waarop je tot die ene partij komt, afdekken en die moeten we ook afdekken. Dus dat zijn terechte aandachtspunten bij de manier waarop we die ene leverancier selecteren. Ik gaf al in de antwoorden op de rapporteur aan dat we op een aantal punten de taak ook niet bij de leverancier beleggen. Zo maak je die afhankelijkheid en die lock-in minder groot. Daarnaast, dus vanaf het begin af aan, kunnen we communiceren dat de optie bestaat om op een gegeven moment naar een tweede toe te gaan.

Ook de keuze voor twee leveranciers is niet zaligmakend. Het programma in Denemarken heeft recent een vertraging van twee jaar aangekondigd. Zij hebben dus wel twee leveranciers. Zowel het kiezen voor één als het kiezen voor twee leveranciers heeft z'n voor- en nadelen. Nogmaals, in de totale afweging heb ik uiteindelijk gekozen voor de aanbeveling van BCG op dit punt. Ook in Noorwegen wordt overigens bewust gekozen voor één leverancier. Dat neemt niet weg dat de aandachtspunten reëel zijn en dat we moeten zorgen dat we dat in de selectie op een goede manier doen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik hoor de Staatssecretaris zeggen dat het allemaal complex wordt in verband met het instellen van het ERTMS. Maar we zien dat er in Denemarken al twee partijen zijn. Meerdere Europese landen zullen een leverancier hebben. Waarschijnlijk zijn er al zo veel leveranciers. Waarom zouden we dan op één paard blijven wedden? Prijstechnisch lijkt het me ook heel interessant om de partijen op de markt tegen elkaar uit te spelen en de meest gunstige prijs te krijgen. Ik zou de Staatssecretaris toch adviseren om niet vast te houden aan één partij.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik heb van begin af aan gezegd dat er voor- en nadelen aan zitten en dat we die tegen elkaar moeten afwegen. Wat zijn de nadelen van het nu aan de gang gaan met twee leveranciers? Die zijn dat je een aanbieding die je in de markt zet voor zeven, opknipt in één keer drie en één keer vier. Je krijgt dus heel kleine aanbiedingen. In een markt die best wel gespannen raakt, is het de vraag of je dan de beste aanbiedingen krijgt. Daarnaast heb je dus zowel het CIO-oordeel als het advies van BCG, die eigenlijk zeggen dat het direct starten met twee leveranciers extra complexiteit oplevert in het integreren en testen van de systemen. Er zitten dus voor- en nadelen aan. Alles overwegende en ook kijkende naar de vraag die je in de markt zet, is ervoor gekozen – wat mij betreft, maar het is ook aan u – om gezien de kleine omvang die we in de markt zetten, voor één te gaan, want anders wordt het echt heel klein.

De **voorzitter**:

De stemmingsbel luidt, de collega's zeiden het al. Ik ga deze vergadering schorsen en we gaan na de stemmingen in de plenaire zaal weer verder.

De vergadering wordt van 18.08 uur tot 18.19 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef graag het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dank u wel, voorzitter. Ik was gebleven bij een vraag van de heer Amhaouch naar de streefkosten per kilometer. Ik snap zijn vraag, maar tegelijkertijd...

De **voorzitter**:

De heer Amhaouch heeft een vraag.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ja, ik heb nog een vraag. Net toen de bel ging, waren we bezig met de vraag van de heer Van Aalst over één of twee leveranciers. Daar heb ik nog een vraag over, als dat mag.

De **voorzitter**:

Nou, vooruit.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ja, dan gaan we weer verder waar we gebleven zijn. Ik had in eerste termijn ook de vraag gesteld over die ene leverancier. Waar spreken we over als we het hebben over welke verplichtingen we aangaan in het kader van het budget en de termijn? Dat zou ik graag willen weten. De volgende vraag daarbij is wanneer het definitieve besluit valt dat wij echt met één leverancier verdergaan.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Welke verplichting gaan we aan over budget en termijn en wanneer nemen we de definitieve beslissing? De definitieve beslissing nemen we op het moment dat we echt de uitvraag gaan doen. In de uitvraag moet je aangeven of je een of twee leveranciers wilt selecteren. Je gaat natuurlijk een verplichting aan op het moment dat je een handtekening zet onder het contract dat uit die uitvraag voortkomt. Als de heer Amhaouch het op prijs stelt, kan ik wel even op een tijdslijn zetten waar dat is in de stappen die we na dit moment voorzien hebben. De eerste stap is de BIT-toets aanstaand voorjaar.

De heer Amhaouch had ook een vraag gesteld over de streefkosten per kilometer.

De **voorzitter**:

Voordat u verdergaat over die vraag van de heer Amhaouch, ik zie toch nog een vragende blik. Wilt u nog een vraag stellen, meneer Amhaouch?

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ja, ik stel de vraag nog een keer: over welk budget en welke tijdsspanne praten we en wat is het inzicht nu over aangaan van verplichtingen met die ene leverancier?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

We weten wat het totale budget is dat we ter beschikking hebben voor de uitvoering van het programma ERTMS. We weten dat we een uitvraag gaan doen voor zeven baanvakken. Op het moment dat we die uitvraag doen, geven we aan of we deze doen voor zeven baanvakken of voor drie en vier baanvakken. Dus op het moment dat we die uitvraag gaan doen, is de omvang van de vraag die we in de markt zetten duidelijk. De echte verplichting ga je aan wanneer je een handtekening zet onder het contract met de leverancier die heeft gezegd voor ofwel zeven of drie of vier te

gaan, die de best geselecteerde aanbieding zou zijn. Maar mijn voorstel zou dus zijn om voor die zeven te gaan. De stappen zijn als volgt. We moeten eerst de programmabeslissing nemen. Daarvoor wordt volgend jaar eerst de BIT-toets uitgevoerd. Bij die programmabeslissing kiezen we een koers en die koers leidt tot een uitvraag voor zeven of een ander aantal baanvakken. Het contract ga je aan op het moment dat je er een handtekening onder zet. Ik ben graag bereid, zoals ik al zei, om dat nog even op een tijdlijn te zetten. Dit zijn namelijk allemaal zulk langjarige projecten dat ik me heel goed kan voorstellen dat het fijn is om op een tijdlijn de verschillende stappen nog even heel helder te krijgen. Ik ben dus graag bereid om die nog aan de Kamer te laten weten. Voorzitter. Dan kom ik bij de streefkosten per kilometer. Ik zou de heer Amhaouch willen zeggen dat het mij niet zo goed lijkt om voorafgaand aan een aanbestedingsuitvraag aan te geven wat je bereid bent daarvoor per kilometer te betalen. We hebben natuurlijk een bepaald budget en weten dat we voor zeven baanvakken gaan. Als de heer Amhaouch toch behoefte heeft aan iets meer invulling, wil ik graag met hem even kijken hoe we die kunnen geven. Maar wanneer je een vraag in de markt gaat uitzetten, vind ik dat je altijd voorzichtig moet zijn om precies aan te geven hoeveel je bereid bent daarvoor te betalen, want dat kan ook weleens een zeker effect hebben op de aanbiedingen die je krijgt.

De voorzitter:

De heer Amhaouch voor de derde vraag.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Ik begrijp dat je dat niet allemaal open wil zetten, maar we moeten op een gegeven moment als Kamer wel een middel hebben om te toetsen wat we doen en of de kosten die daarbij horen, onder controle zijn. Als we het alleen over de macrogetallen en het aantal baanvakken hebben, kunnen wij het werk van de Staatssecretaris niet controleren. En daar worden wij weer voor betaald. Dus misschien moeten we op een later tijdstip erop terugkomen hoe dat wel zou kunnen.

De voorzitter:

Ook misschien wanneer die brief komt.

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

Ik stel voor dat we in principe die tijdlijn opnemen in de brief die we voor de volgende voortgangsrapportage sturen, want dat is nog ruim op tijd voor dit soort momenten. Aangezien mijn inzet steeds is om met de Kamer te kijken hoe we ervoor zorgen dat de informatievoorziening zo goed mogelijk aansluit bij de behoeften van de Kamer, stel ik voor dat we samen met de rapporteur en de heer Amhaouch op dit punt nog even overleggen op welke manier in de voortgangsrapportages of als het nodig is op een andere manier de informatievoorziening op dit soort punten kan worden versterkt.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik wil een beetje duidelijkheid krijgen wanneer die voortgangsrapportage komt, want ik kan me zomaar voorstellen dat ik misschien tijdens een VAO nog wat anders zou willen. Is die brief er dan voor die tijd?

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

We spreken nu over de negende voortgangsrapportage en de volgende komt voor 1 april. Dus u heeft de laatste voortgangsrapportage net gehad. Conform de regeling Grote Projecten is er twee keer per jaar een voortgangsrapportage en de volgende ontvangt u dus voor april.

De voorzitter:

De Staatssecretaris gaat verder.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Dan was er een vraag van de heer Laçin of er een gevaar is van mindere prestaties op de hsl na 2030. Het programma zorgt ervoor dat de treinen zo worden omgebouwd dat ze zowel op de hsl als op de baanvakken waar ERTMS wordt aangelegd, kunnen blijven rijden. Verschillen tussen ERTMS-versies kunnen worden opgevangen zonder dat hierdoor de treindienst wordt gehinderd.

De heer Amhaouch had bij zijn vragen hoe je ervoor zorgt dat je dit programma niet alleen macro, maar ook in de uitrol en in de uitwerking goed op orde hebt, ook nog de vraag of er voldoende kennis en kunde in huis is. Nederland heeft al ruime ervaring met ERTMS, HSL-Zuid en Betuweroute, maar in het programma en bij de partijen die meegewerkt hebben in de planuitwerking, zoals ProRail, NS en andere vervoerders, is veel kennis en kunde aanwezig. Ook binnen mijn departement heb ik nadrukkelijk echt geïnvesteerd in de kennis en kunde om een goed opdrachtgever te zijn. Er is ook regelmatig uitwisseling tussen verschillende landen, een-op-een maar ook in Europese overleggen als de ERTMS Users Group. Waar nodig zal ook extra expertise worden aangetrokken. We zijn daar scherp op. Ook voor het behoud van deze kennis en kunde is het van belang om op een gegeven moment de stap naar ERTMS te zetten, maar ik deel het aandachtspunt van de heer Amhaouch dat om een goed opdrachtgever te zijn, je zelf ook de juiste kennis in huis moet hebben. Volgens mij heeft zijn vraag daarop betrekking, en ik deel dat dus. Dan was er nog een keertje de vraag over...

De **voorzitter**:

De heer Amhaouch voor zijn laatste vraag.

De heer **Amhaouch** (CDA):

De laatste? Dan moet het wel een goede vraag zijn, voorzitter, anders is alles weg. Nee, dit is inderdaad de laatste en dan kan de Staatssecretaris alles beantwoorden, waar ik dan niet op kan reageren! In het kader van kennis had ik het in eerste instantie over de governancestructuur, die goed in elkaar moet zitten. Welke plek hebben bijvoorbeeld de passagiersvervoerders en de goederenvervoerders structureel aan tafel? Want als we het over kennis hebben, dan heeft het ministerie kennis en dan hebben de aannemers kennis, maar we hebben ook de gebruikers. Zij moeten ERTMS in hun systemen gaan inbouwen. Hoe kunnen we die kennis structureel aan tafel krijgen?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ik was nog vergeten om bij de laatste vraag te melden dat de gebruikers, de reizigers en de goederenvervoerders natuurlijk ook in de stuurgroep zitten. Het was een omissie van mijn kant dat ik dat niet in het laatste antwoord verwerkt had. Deze vraag van de heer Amhaouch hoeft dus wellicht niet te worden meegeteld, voorzitter!

De **voorzitter**:

Nou, vooruit dan! De heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Nee, voorzitter, ik zal nu aandachtig luisteren en alleen maar knikken.

De **voorzitter**:

Er is wel een vraag van de heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Ja, niet over dit punt, hoor. De Staatssecretaris zei zonet dat de nieuwe treinen met verschillende versies van ERTMS uit de voeten kunnen en gewoon kunnen rijden en dat dat geen problemen oplevert. Dat begrijp ik, maar wat wel een probleem kan opleveren voor de prestaties op de hsl is dat de machinisten te maken hebben met verschillende soorten spoor. Ze hebben te maken met regulier spoor, met ATB en ERTMS en met verschillende spanningen en spanningsluizen. Die complexe situatie kan wel voor minder prestaties zorgen. Hoe kunnen we dat gaan verbeteren? Dat is eigenlijk de vraag. En hoe neemt de Staatssecretaris dat mee in het beoordelen van ERTMS op de hsl?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

De opleiding van de machinisten is nu juist een van de punten waarop wellicht nog winst te halen is in de prestaties op de hsl. Vanuit het ministerie hebben wij ook steeds bij de NS aangedrongen om te kijken naar het nog beter opleiden van de machinisten. Want er zijn inderdaad complexe situaties. Dat geldt zeker voor dat het goed kunnen omgaan met die spanningsluizen. Ik ben ook een keer meegereden op zo'n trein. Als je dan tegen een helling op moet, moet je als machinist echt goed weten wat je doet. Dus het opleiden van machinisten is inderdaad heel cruciaal, en ik weet ook dat de NS daar heel veel aandacht aan besteedt.

Voorzitter. Dan was er nogmaals gevraagd wanneer het advies van het Bureau ICT-toetsing klaar is. Het BIT is gestart met het onderzoek en het heeft aangegeven in maart 2019 de rapporten op te zullen leveren. Dat is conform de planning die we eerder met de Kamer hebben gedeeld. Ik heb hier nog een vraag van de heer Amhaouch over het programma en het managen. In de stukken die ten grondslag liggen aan de programma-beslissing zal daar ook heel veel van terugkomen. Dat is allemaal gedetailleerd uitgewerkt wat betreft de organisatie, de afstemming, de kosten, de risico's en de planning. Ik deed al het aanbod van een technische briefing. Daar leent dit zich misschien heel goed voor, zodat de Kamerleden wat meer in detail kennis kunnen nemen van hoe de inrichting van dat programma eigenlijk is gedaan en hoe de verschillende risico's worden gemanaged. Voorzitter, als u morgen een procedurevergadering heeft is dat wellicht een moment om te peilen of daar voldoende interesse voor is.

Wat doet het met de rest van het verkeer als Utrecht–Rotterdam en Utrecht–Amsterdam op emplacementen nog niet wordt uitgerold? Dat heeft qua betrouwbaarheid geen effect. We zorgen voor een zorgvuldige uitrol, ook bij overgangen. Want voordat we het helemaal landelijk uitgerold hebben, kijken we richting 2050, dus er zullen overgangen zijn en daar zullen we zorgvuldig mee om moeten gaan. Niet het hele land kan in één keer om, maar er wordt natuurlijk goed aandacht besteed aan zorgvuldige overgangen.

Wat hebben we geleerd van de introductie van eerdere veiligheidssystemen op het spoor? Dat was ook een vraag van de heer Amhaouch, gerelateerd aan zijn bezoekje aan de trein die zeven talen sprak. Een van de punten die we hebben geleerd, is dat we verder moeten kijken dan de techniek alleen. Daar raakten we net ook al aan. Je moet echt stapsgewijs werken en veel aandacht besteden aan opleidingen. Je moet ook de gebruikers, dus de machinisten, echt betrekken. Dat zijn allemaal punten die we hebben verwerkt in de manier waarop nu de introductie wordt vormgegeven. Het is een zorgvuldige, stapsgewijze aanpak, waarin de gebruiker centraal staat.

Dan het punt van de heer Laçin. Wordt de ATB tussentijds vervangen? Ik kan melden dat we dat punt in de volgende voortgangsrapportage kunnen meenemen en dan meer details kunnen geven over die situatie. Voorzitter, dat was het blok ERTMS. Dan wil ik overgaan naar overwegen.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik zat toch nog even te wachten op iets meer over de issues rond de hsl. Ik voel hier toch een soort spanning. Aan de ene kant willen we heel erg inzetten op de internationale treinen en hebben we een ambitieuze agenda, ook ter vervanging van het vliegverkeer. En aan de andere kant geven ProRail en de NS zelf aan dat je met de huidige uitrol tussen 2025 en 2030 een problematische situatie krijgt met een verouderd ERTMS op de hsl, nog geen vervanging door het nieuwe systeem en dan ook nog verschillende andere systemen. De Staatssecretaris geeft aan dat het antwoord zit in het opleiden van machinisten. Dan zou ik toch wat meer wenkend perspectief willen hebben. Hoe gaan we nou zorgen dat we op die hsl toch snel, of relatief snel, een goede hsl krijgen? Dat waren een hoop rijmwoorden: snel, hsl...

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ja, sorry, ik had in antwoord op de heer Ziengs nog willen beginnen met: een inbreng op rijm, ook nog vers van de pers, dat doet de Staatssecretaris deugd en ik hoop dat de beantwoording ook verheugt!

Dat had ik nog aan de heer Ziengs terug willen geven. Omdat mevrouw Kröger nu begint te rijmen, kom ik er ineens op.

Voorzitter. De hsl; daar hebben we in deze Kamer regelmatig met elkaar over gesproken, en ook over de ruimte die er is om de prestaties op de hsl te verbeteren. NS en ProRail hebben ook echt heel hard gewerkt om die prestaties te verbeteren. Dat is een compliment waard. Daarbij hebben opleidingen bijvoorbeeld ook een belangrijke rol gespeeld. Daarnaast trek ik 60 miljoen uit om de prestaties van die lijn verder te verbeteren. We weten ook dat we daarmee een aantal dingen niet kunnen doen. We kunnen daarmee niet ERTMS aanleggen, of tenminste de update op de emplacementen doen. Ook kunnen we daarvoor niet alle spanningssluisen verplaatsen en dergelijke, want dat kost 700 miljoen. Als mevrouw Kröger dus aan mij vraagt wat we kunnen doen om dat te versnellen, dan is dat: ergens 700 miljoen vandaan halen of zeggen wat er dan niét moet gebeuren en 700 miljoen daaraan uitgeven. Maar goed, daar hebben we eerder debatten over gevoerd met elkaar. Het is dus zeker meer dan opleidingen als je nog verder wil gaan op dit moment, met het beschikbare budget, de 60 miljoen.

Daarnaast komen er natuurlijk ook nieuwe treinen. Dat is ook een belangrijk punt waarvan wij hebben gezegd dat we eerst even willen afwachten wat dat verder oplevert aan winst om meer richting de prestaties van het hoofdrailnet te komen. Dat zou ook allemaal moeten bijdragen. En dan kom je op een gegeven moment natuurlijk weer voor een keuze: wil je datgene wat er dan nog nodig zou zijn om de prestaties verder op te krikken maar er niet meer uit te halen is, ervoor uittrekken, ja of nee? Maar het budget wordt er niet groter van als de wensen groter zijn.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Maar klopt het beeld nou dat we in de periode richting 2030 eigenlijk zitten met een verouderd systeem van ERTMS op de hsl, dat niet goed kan communiceren met het nieuwe ERTMS dat we elders aanleggen, en dat we eigenlijk een vooruitzicht hebben op tegenvallende prestaties op de hsl die we nu al kunnen incalculeren?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Nee, dat beeld herken ik niet.

Voorzitter. Mevrouw Kröger had nog een vraag gesteld over de uitrolstrategie. Zij vroeg of de wens om een inktvlek te creëren, is losgelaten. De huidige zeven baanvakken zijn een subset van de twaalf uit 2016 en ook bij die zeven is geprobeerd om ze zo veel mogelijk op elkaar aan te laten sluiten. Er zijn weer verschillende opties onderzocht. Het is precies zoals mevrouw Kröger zei: we willen de internationale verbindingen verbeteren

en daarom is er gekozen voor de subset van zeven die de meeste winst oplevert op de internationale verbindingen. Dat is de keuze die hierbij is gemaakt.

Dan kom ik op het blok overwegen. Veiligheid op en rond overwegen is een belangrijk onderwerp. Ik ben ook blij met de steun van de Kamer op dit punt. De afgelopen decennia hebben we al een grote daling kunnen inzetten, maar iedereen vindt volgens mij dat elke dode er één te veel is. Wat kun je dan doen? Met name de niet actief beveiligde overwegen op het reizigersnet die openbaar toegankelijk zijn, vinden we eigenlijk allemaal niet meer van deze tijd. Daarom is er die versnelde aanpak, met extra geld voor dat programma. We willen zorgen dat ze binnen vijf jaar allemaal óf beveiligd óf opgeheven zijn. Natuurlijk moeten we dat in heel goed contact doen met alle partijen, waaronder de wandelaars, die werden genoemd. Ook willen we een bemiddelaar aanstellen die, op die plekken waar het echt vast zit, wat extra bestuurlijke aandacht kan inzetten om te kijken of het losgetrokken kan worden. Ik zal de Kamer elk jaar in mijn brief over spoorveiligheid de voortgang van dat NABO-programma melden. Op de specifieke vraag of we rekening houden met de wandelaars en fietsers: het is heel belangrijk dat naast het veiligheidsbelang andere belangen niet onnodig geschaad worden. U zegt hier allemaal: veiligheid staat uiteindelijk natuurlijk wel voorop. Maar we moeten zo veel mogelijk proberen om daarnaast andere belangen recht te doen. Het afsprakenkader met ProRail en de recreatieve organisaties biedt daarvoor de juiste handvatten. Ze worden tijdig betrokken bij de planvorming en ze adviseren ProRail over het recreatieve belang en de mogelijke alternatieve routes. Ik hecht daar dus ook aan en ik vind dat ook belangrijk. Ik was zelf in Almen, waar vier NABO's zijn aangepakt. Daar zijn afgelopen zomer afspraken gemaakt door ProRail en de gemeenten, en die organisaties zijn daar ook heel nadrukkelijk bij betrokken. Dat heeft ervoor gezorgd dat drie NABO's verdwijnen, er één wordt beveiligd en er een wandelbuis wordt gerealiseerd. Zo is daar een goede afspraak gemaakt; volgens mij is dat de manier waarop wij in de toekomst ook naar de andere situaties moeten kijken.

Ik wil die overwegenaanpak dus wel versnellen. Dat doen we door het hele proces, van intentie tot en met realisatie, tegen het licht te houden en te kijken waar we nog versnelling kunnen realiseren. Ik heb de landelijk bemiddelaar genoemd, en ik wil een convenant sluiten met ProRail, gemeenten en de provincies om ook met elkaar te zeggen: dit is onze ambitie. Want dan kunnen we elkaar er ook aan houden daar waar het toch een keertje spannender of lastiger is. Die landelijk bemiddelaar krijgt dus de opdracht om bestuurlijke oplossingen te vinden om die aanpak te versnellen. Als processen toch vastlopen, kijken we ook naar bijvoorbeeld de hulp van een arbitragecommissie. Dus we doen het eerst via dialoog, maar indien nodig via optreden. Er is natuurlijk zoets als het recht van overpad en ook het recht van eigendom, maar uiteindelijk kunnen er heel zwaarwegende redenen zijn om tot onteigening over te gaan. Daarvoor wordt natuurlijk niet voor niks een hele zware bewijslast gevraagd, want het recht op eigendom is sterk verankerd. Maar er bestaat ook zoets als het recht van onteigening. Daarnaast zoek ik uit of ik in de wet een aanwijzingsbevoegdheid kan realiseren. Ik heb ook ProRail gevraagd om te kijken naar versnellingsmogelijkheden binnen de interne processen om daar nog tijdswinst te boeken. We zetten met elkaar dus alles op alles. Tegen de heer Amhaouch wil ik ook nog zeggen dat vanmiddag zijn vragen over Santpoort beantwoord zijn en naar de Kamer zijn gestuurd. Dat was vrij kort voor dit debat, dus ik begrijp heel goed dat hij daar waarschijnlijk nog niet kennis van heeft kunnen nemen. Maar ook Santpoort heeft nadrukkelijk onze aandacht. Het is echt belangrijk dat de situatie daar snel wordt aangepakt.

De heer **Schonis** (D66):

De Staatssecretaris denkt na over een aanwijzingsbevoegdheid. Volgens mij heeft de Staatssecretaris die aanwijzingsbevoegdheid conform de Wet ruimtelijke ordening, waarmee zij gemeenten kan aanwijzen om bepaalde bestemmingen, de verkeersbestemming in dit geval, te wijzigen. Bedoelt u een nieuwe aanwijzingsbevoegdheid of gaat u de bestaande aanwijzingsbevoegdheid inzetten?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Het is natuurlijk niet voor niks een instrument waarover je goed moet nadenken hoe je dat inzet. Ik vind het van belang dat we het in dat afsprakenkader dat we met elkaar maken, ook daarover hebben. Dat waren de vragen over overwegen. Dan kom ik nu bij de vragen over vakbekwaamheid en daarna ga ik naar de overige vragen. De ILT constateert dat de spoorwegondernemingen in verschillende mate de vakbekwaamheid van de machinisten onvoldoende vasthouden en verbeteren. Ik denk dat we dat allemaal een hele zorgelijke constatering vinden. Ik heb daar niemand in de Kamer iets anders over horen zeggen. Dat hoor ik ook niet van de spoorwegondernemingen. Die geven allemaal aan dat rapport zeer serieus te nemen en aan de slag te gaan met de aanbevelingen van de ILT. Dan gaat het bijvoorbeeld over het ontwikkelen van een persoonlijk leerplan voor elke machinist, en dat herinstructies worden begrepen en opgevolgd. En met alle spoorwegondernemingen is afgesproken dat zij uiterlijk het eerste kwartaal van 2019 aan de ILT laten zien welke verbetermaatregelen zij hebben doorgevoerd. De ILT zal hierop inspecteren en waar nodig ook handhaven. Of het punt van de flexschil daar ook goed in verwerkt is, daar zal de ILT ook goed op monitoren, zo zeg ik tegen de heer Laçin.

Voorzitter. Mevrouw Kröger heeft gevraagd naar de landelijke richtlijn. Voor de huidige situatie moeten de spoorwegondernemingen dus begin volgend jaar aangeven of zij de situatie op orde hebben. De ILT zal daar dus ook op toetsen. Daarnaast is de vraag van mevrouw Kröger er meer eentje naar de structurele situatie. Ik neem graag alle goede suggesties mee. Mevrouw Kröger heeft een aantal goede suggesties gedaan. De concessieverleners zijn nu degenen die daarvoor verantwoordelijk zijn, maar ook voor hen staat veiligheid natuurlijk voorop. Ik neem dit dus mee. Als er nou uit zou komen dat ze zeggen dat het goed zou zijn om dit landelijk te verankeren, dan ben ik ook bereid om stappen te zetten. Maar ik vind het wel belangrijk om eerst het gesprek met hen daarover te voeren, aangezien zij primair verantwoordelijk zijn. Ik zeg ook tegen de Kamer dat we daarnaast natuurlijk hebben afgesproken structureel dat onderzoek te doen naar de toekomstige decentralisaties. Daar zit die veiligheid natuurlijk ook in.

Dan vroeg de heer Laçin nog of er inzichten over de resultaten per vervoerder aan de Kamer kunnen worden gestuurd. De ILT heeft onderzoek gedaan naar goederenvervoerders en personenvervoerders. Bij personenvervoerders heeft men zowel naar de NS als naar regionale vervoerders gekeken. Het is informatie van de ILT. Ik zal aan de ILT vragen of die informatie gedeeld kan worden. Mocht er een reden zijn waardoor die informatie niet kan worden gedeeld, dan zal ik die ook aan de Kamer laten weten. Ik vind het dus wel belangrijk dat alle spoorwegondernemingen hebben gezegd: die resultaten nemen wij ter harte en wij gaan onze organisatie doorlichten. Dus in die zin hebben we wel de verzekering dat alle partijen dat in ieder geval ter harte nemen.

Voorzitter, dat waren mijn antwoorden op vragen over vakbekwaamheid.

De **voorzitter**:

Meneer Laçin heeft nog een vraag, en daarna ook mevrouw Kröger.

De heer **Laçin** (SP):

Ik ben blij dat de ILT hier direct mee aan de slag gaat en dat de spoorwegondernemingen het belang hiervan ook onderstrepen, want we maken ons zorgen. Dit is een vrij algemene conclusie. Daarom ook de vraag om wat specifiekere informatie. Ik ben dus benieuwd naar het antwoord van de ILT. Hoe sneller, hoe beter natuurlijk. Ik vraag me wel af in hoeverre het realistisch en haalbaar is. We zitten nu in december. De spoorwegondernemingen moeten in het eerste kwartaal van 2019 die verbeterslag al hebben gemaakt en moeten daar ook over kunnen rapporteren. Hoe realistisch is dat, vraag ik de Staatssecretaris. Heeft zij dat in beeld?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ik ben blij dat de heer Laçin met mij van mening is dat we voldoende ambitie tonen. In Q1 moeten ze natuurlijk de plannen aanleveren. Maar de ILT gaat wel kijken of die plannen voldoende hard zijn en goed genoeg zijn om ons er ook van te kunnen verzekeren dat het allemaal in orde komt bij die spoorwegondernemingen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben blij om te horen dat de Staatssecretaris hierin ook een rol voor zichzelf ziet. Zij wil echt met die concessieverleners om de tafel gaan zitten. Er is aan de ene kant een veiligheidsplan vooraf en aan de andere kant een soort opleidingstraject. Ik denk dat die twee punten cruciaal zijn. Ik had een specifieke vraag over dat «go/no go»-moment. Want dat is natuurlijk vaak een lastig iets. Je hebt een heel traject en op een gegeven moment moet er een soort moment komen waarop je moet laten zien dat er genoeg personeel klaarstaat dat goed genoeg is opgeleid en dat het traject kent. Dan moet je laten zien: het kan. Hoe kijkt de Staatssecretaris daartegenaan?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Ja, maar we zitten nu natuurlijk in een situatie waarin de concessies verleend zijn. De ILT doet nu aanbevelingen die verwerkt moeten worden in lopende concessies. Je zou kunnen zeggen dat de ILT dus gaat toetsen of daar voldoende voortgang is geboekt en dat zij dat gaat handhaven. Als er niet voldoende voortgang is, dan zit de ILT daar dus bovenop. Verder is het ook wel belangrijk om te weten dat de ILT heeft gezegd: het gaat om de borging van de vakbekwaamheid. Men heeft dus niet van individuele machinisten gezegd: hij, of hij, of zij is niet bekwaam genoeg. De ILT heeft dus zorgen over de borging. Daarom moeten de partijen allemaal laten zien dat ze dat verbeterd hebben. Daarnaast hebben we natuurlijk straks de nieuwe concessies. De MerwedeLingelijn is er bijvoorbeeld één. Daar heeft de ILT ook een inschatting gemaakt en het risico als «laag» beoordeeld. De ILT kijkt dus natuurlijk ook mee. En bij elke nieuwe concessie is natuurlijk op een gegeven moment de afweging of er is voldaan aan het borgen van de veiligheidseisen die we eraan stellen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik probeer dit antwoord in te schatten. Dus er is dus kennelijk een soort «go/no go»-moment waarbij er geconstateerd kan worden of er aan die voorwaarden voldaan wordt. Dat controleert dan de ILT. Dan heb ik een volgende vraag, waarbij ik toch vooruitloop op de uitkomst van de gesprekken die de Staatssecretaris gaat hebben met de concessieverleners. Heb je dan toch niet een kader nodig op basis waarvan je op zo'n «go/no go»-moment kan zeggen: ja, er is genoeg goed opgeleid personeel dat ook ervaren genoeg is?

Staatssecretaris Van Veldhoven:

De ILT heeft nu een paar aanbevelingen gedaan. In die zin zou je kunnen zeggen dat die een kader vormen. Ze hebben aangegeven waaraan je

moet voldoen en hoe je moet zorgen dat je dat goed borgt. Ik ga met de decentrale concessieverleners in gesprek om met hen te kijken of we dat op de een of andere manier als kader moeten vastleggen. Als uit dat gesprek komt dat ze vinden dat dat belangrijk is, kunnen we dat doen. Maar ik vind het wel belangrijk om dat in een gesprek met hen te constateren.

De voorzitter:

De Staatssecretaris vervolgt haar blok «overige».

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dank u wel, voorzitter. Ik kom bij het punt van de sociale veiligheid. De heer Van Aalst...

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, wilt u uw microfoon uitzetten? Dank u wel. Dat is voor de mensen thuis, want dan is de microfoon op de spreker gericht.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Of hij staat nog op mij gericht en dan denkt men: wat zegt mevrouw Kröger nu?

De heer Van Aalst vraagt naar de sociale veiligheid. Daarin is hij heel consistent, want dat komt in bijna elk debat wel terug in zijn inbreng. Binnenkort heb ik bestuurlijk overleg over dit onderwerp met onder anderen de Minister van Justitie en Veiligheid en alle partners. Daarna verwacht ik de Kamer weer te informeren. In het AO van maart kunnen we hierover weer van gedachten wisselen. Het staat dus absoluut op de agenda, we hebben over dit onderwerp bestuurlijk overleg met al die partijen die daarbij van belang zijn.

De heer Van Aalst (PVV):

Sociale veiligheid in het openbaar vervoer kan niet vaak genoeg aan de orde worden gesteld, maar daar ging mijn vraag vandaag niet over. Mijn vraag ging namelijk over de spoorveiligheid en de infra in de trein, zoals boordcamera's. Hoe wordt die informatie bij ongevallen gedeeld? Het slaat dus niet zozeer op de sociale veiligheid, maar op de overwegen en hoe die informatie met elkaar gedeeld wordt, inclusief politie et cetera.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Waar een vraagteken stond, had ik het verkeerd begrepen. Want ik dacht dat u refereerde aan de sociale veiligheid en terecht, want dat is voor ons een belangrijk onderwerp. Ik denk dat we even terug moeten komen op hoe de informatie precies gedeeld wordt. We komen er nog even op terug hoe dat precies zit. Het is zeker van belang om niet alleen de ongevallen, maar ook de gevaarlijke situaties die nog niet tot een ongeval geleid hebben, goed in beeld te hebben, omdat je daaruit informatie kunt halen over hoe je de overwegen goed kunt beveiligen en hoe je roekeloos gedrag kunt verminderen, waarbij je zelf wel goed moet opletten en voorzichtig moet zijn. In de beleidsreactie op de OVV heb ik aangegeven dat ik inderdaad in gesprek ga met vervoerders over het delen van beelden van frontcamera's en meldingen van machinisten over overwegincidenten. Maar de privacy van machinisten en weggebruikers is natuurlijk ook een kwestie. We komen op dit punt zeker terug.

De voorzitter:

Gaat u verder.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

Dan was er een vraag van de heer Laçin over ORBIT. Moet dit systeem niet ook door andere vervoerders worden gebruikt? Ik denk dat de heer Laçin

en ik van mening zijn dat, als je nog heel lang moet wachten op ERTMS, je in de tussentijd iets kunt doen om de veiligheid verder te verbeteren. We kunnen op basis van Europese regelgeving een systeem als ORBIT niet verplichtend opleggen. Maar het is aan de vervoerders zelf om te bepalen welke zinvolle maatregelen aanvullend genomen kunnen worden, vooruitlopend op de implementatie van ERTMS, waarover wel Europese afspraken zijn gemaakt. Dat kan een keuze voor ORBIT zijn en ProRail biedt ORBIT aan alle vervoerders als informatieve dienst aan. Binnen de STS-stuurgroep worden de ontwikkelingen en ervaringen met ORBIT ook gedeeld tussen ProRail, NS en andere vervoerders. Specifiek voor de noordelijke lijnen geldt dat op grote delen wel ATB-NG ligt. Het klopt dat op een klein gedeelte geen ATB-NG ligt. Ik ben bereid om met de regionale concessieverleners nog eens te spreken om te kijken of ze dat goed op het netvlies hebben staan en wat hun gronden zijn om te overwegen dit al dan niet op te nemen.

De voorzitter:

De heer Laçin, laatste interruptie.

De heer Laçin (SP):

Dank. Ik begrijp best dat zo'n systeem niet verplichtend kan worden opgelegd. Op heel veel baanvakken komt de komende jaren geen ERTMS. ORBIT kan dan tot verbeteringen leiden. Ik vind dat de Staatssecretaris als systeemverantwoordelijke toch wat meer kan doen om dit ook bij de vervoerders met decentrale concessies aan de man c.q. trein te brengen, want dit systeem kan echt wel helpen om die passages te beveiligen. De vraag blijft dus wat de Staatssecretaris dan wel kan doen om het met ProRail wat meer bij de vervoerders in kaart en in zicht te brengen.

Staatssecretaris Van Veldhoven:

We zijn allemaal op zoek naar welke meaningful steps, betekenisvolle stappen, of no-regretmaatregelen we kunnen nemen om de veiligheid te verbeteren. Daar waar ATB-next generation ligt, is ORBIT geen zinvolle toevoeging, maar voor stukken waar dat niet ligt, zou het dat wel kunnen zijn. Er is gevraagd wat de Staatssecretaris kan doen. Ik kan dat bespreken met de regionale concessieverleners, of bij hen aan de orde stellen, want ook zij zijn natuurlijk gebaat bij zo veel mogelijk veiligheidswinst op het traject waarvoor zij verantwoordelijk zijn.

Mevrouw Kröger vroeg wat ik doe om de drielandentrein te realiseren. Het doel is natuurlijk dat die naar drie landen gaat. Dat betekent helaas dat er ook nog steeds per land andere toelatingseisen worden gesteld aan het materieel, ondanks het belang van verdere harmonisatie in EU-verband, dat ik nog maar eens onderstreep. Dat België nu andere eisen stelt, hebben we te respecteren. Dat koninklijk besluit was ook bekend. We hebben heel lang geprobeerd om tot een goede oplossing te komen. We blijven in gesprek daarover. De gesprekken zijn goed, maar de voortgang is gewoon te langzaam. Ik hoop hier in het AO op 16 januari op terug te kunnen komen.

Dan zijn er twee vragen van de heer Schonis over Kijfhoek. Door ProRail en aannemers zijn al maatregelen getroffen. Daarom heeft de ILT nu het verscherpte toezicht afgeschaald, maar zij voert nog steeds steekproefsgewijs controles uit. Daarbij wordt dan gecontroleerd of de interne controles goed zijn gedaan. Bij herstel van storingen blijft ILT alle werkzaamheden controleren. Deze situatie blijft bestaan totdat de onderzoeken van de ILT gereed zijn. Het toezicht is erop gericht om de veiligheidscultuur ook op orde te brengen, want uiteindelijk is de beste garantie voor een veilige situatie een goede veiligheidscultuur. De ILT heeft onderzoek gedaan naar de incidenten van afgelopen zomer en dat wordt begin 2019 naar de Kamer gestuurd. De uitkomsten van die onderzoeken vormen weer input voor mogelijkheden voor verbetering

van de veiligheidscultuur. Dat onderzoek wordt extern uitgevoerd en in het voorjaar van 2019 afgerond. De gemeenten zijn daar ook nauw bij betrokken.

De heer **Schonis** (D66):

Dat laatste was inderdaad ook onderdeel van mijn vraag. Wordt de regio daarbij betrokken? Het antwoord is ja. Ook de provincie en de veiligheidsregio?

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Ja, de veiligheidsregio is daar ook bij betrokken. Ik vind dit heel erg belangrijk. Ik heb ook regelmatig contact gehad met de burgemeesters. Die zijn ook bij mij langsgekomen. Het is heel belangrijk dat de omliggende gemeenten en de veiligheidsregio op een goede manier betrokken zijn bij het in de gaten houden van de hele situatie in Kijfhoek en dat de lijnen kort zijn, zodat we elkaar snel kunnen informeren.

Dan ga ik meteen door naar de laatste vraag, ook van de heer Schonis. Hij vroeg naar de motie-Amhaouch/Schonis over de calamiteitenwegen. Toen Kijfhoek werd aangelegd, waren de regels nog anders en was die verplichting er niet, maar dat incident heeft inderdaad geleid tot een vraag over calamiteitenwegen. Door ProRail wordt, met alle betrokken partijen, gekeken hoe dat emplacement Kijfhoek er in de toekomst uit moet komen te zien. Wat mij betreft hoort de aanleg van de calamiteitenwegen daar ook bij. Dan moeten we zorgen dat er ook voldoende spoorcapaciteit is voor de groei van het spoorgoederenvervoer, waar beide indieners van de motie ook een groot voorstander van zijn. Samen met de omliggende gemeenten en de gebruikers kijkt een in te stellen bestuurlijk overleg goed naar een manier om hier invulling aan te geven. Het eerste bestuurlijk overleg over Kijfhoek zal begin volgend jaar plaatsvinden. Ik verwacht de Kamer in het tweede kwartaal van volgend jaar hierover te kunnen informeren, samen met alle onderzoeken over de veiligheidscultuur en dergelijke. De calamiteitenwegen staan daar dus nadrukkelijk op de agenda.

Voorzitter, dan heb ik hopelijk alle vragen van de leden beantwoord.

De **voorzitter**:

Dan ga ik over naar de tweede termijn. Daarvoor heeft u een minuut. U mag die gebruiken, maar dat hoeft niet, want ik wil wel graag proberen dit debat vandaag nog af te ronden, uiterlijk om ongeveer 19.05 uur. We gaan het proberen. De heer Ziengs.

De heer **Ziengs** (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Twee dingetjes. Ik heb in eerste termijn een vraag gesteld over de goederenvervoerders en daar heeft de Staatssecretaris ook op geantwoord. Dat ging inderdaad over die ERTMS. Ik noemde daarbij specifiek de twee sporen door Amsterdam en Utrecht. Ik heb dat nog even nagekeken. Volgens mij is daar nooit echt onderzoek naar gedaan. Ik vraag de Staatssecretaris of daar voor de programmabeslissing nog even goed naar gekeken kan worden.

Dan de drielandentrein. De heer Amhaouch en ik hebben daar in een plenair debat al eens aandacht voor gevraagd, vandaar dat ik er nu niet op terug ben gekomen, maar het rikt heel erg naar protectionisme. Kan de Staatssecretaris dat nog even nader duiden?

Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

U ook bedankt. De heer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Dank, voorzitter. Dank voor de beantwoording van de Staatssecretaris. Ik heb nog een aantal punten. We hebben het goed over ERTMS gehad. Er zijn zorgen. Wat ons betreft is het ook noodzakelijk, maar ik maak me wel heel veel zorgen over het internationaal treinvervoer en de keuzes die zijn gemaakt, bijvoorbeeld dat we de hsl buiten beschouwing laten, terwijl ERTMS bij de hsl gebruikt wordt. Mijn informatie is dat er wel degelijk straks problemen gaan ontstaan, dus bij dezen wil ik hierover een VAO aankondigen.

ILT-onderzoek is goed. Ik ben benieuwd naar de plannen, maar ik denk dat we daar ook wat meer op moeten sturen, omdat we ons als Kamer toch wel zorgen maken. Daar zal ik ook op terugkomen in het VAO.

Over ORBIT hebben we het een en ander gewisseld. Ik denk dat dit een goede tussenoplossing zou kunnen zijn, maar dat het niet verplichtend is, begrijp ik ook. Ik heb dus nog wel wat steuntjes voor de Staatssecretaris in gedachten voor het VAO.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Dan is hierbij een VAO aangevraagd. Nog even de vraag of u dat voor of na het reces wilt.

De heer Laçin (SP):

Ik zou zeggen: ervoor, als ik die keuze mag maken.

De voorzitter:

Dat wordt misschien een beetje lastig, maar we komen er straks nog even op terug, dan kunt u er ondertussen over nadenken. De heer Van Aalst, PVV.

De heer Van Aalst (PVV):

Dank u wel, voorzitter. Ik zal het kort houden, want ik denk niet dat de Staatssecretaris en ik het helemaal eens gaan worden vandaag. Ik ben blij dat er een VAO komt, want wij hebben ook een aantal dingen die daarin terug zullen komen. Er staat nog één vraag van mij open. Die sluit een klein beetje aan bij wat de heer Ziengs zei, maar hij ging er net niet diep genoeg op in. We hebben zo meteen mogelijk een ERTMS-systeem, maar hoe zit het met al die vervoerders? Zijn al die vervoerders er al klaar voor? Hebben die ook de middelen om die aanpassing aan hun treinen te gaan doen? Daar schijnen nogal wat kosten mee gemoeid te zijn. Zijn zij allemaal voldoende bereid en daadkrachtig om dat op te lossen, of creëren we een nieuw probleem?

De voorzitter:

Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Schonis, D66.

De heer Schonis (D66):

Dank, voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik had nog gevraagd naar de stand van zaken rondom het Denderende banen op het spoor-plan.

De voorzitter:

Hartelijk dank. Het woord is aan de heer Amhaouch, CDA.

De heer Amhaouch (CDA):

Dank aan de Staatssecretaris voor de antwoorden op de vragen. We zullen ook de brief lezen over Santpoort die vandaag is gekomen. Nogmaals, voor ons is belangrijk dat wij dadelijk een goede start hebben, met alle informatie, met een goede nulmeting over de aspecten die wij vandaag besproken hebben, over de kosten, wat we mogen verwachten, de risico's en de organisatie, want dit is een groot project. We kijken uit naar het BIT-advies. We zullen heel kritisch kijken naar de volgende voortgangsrap-

portage, zodat we kunnen zeggen: oké, dit is het. We zullen nog een paar nachtjes slapen over of we inderdaad met één of meerdere toeleveranciers verder moeten. Daar zou ik graag meer informatie over willen hebben.

De voorzitter:

Dank u wel. Het woord is aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik heb nog twee punten. Het eerste gaat over ERTMS en de hsl-problematiek en de noodzaak van dat internationale spoor. Ik snap dat de Staatssecretaris nu niet 700 miljoen heeft klaarliggen, en wel die 60, maar ik zou toch wat meer toekomstperspectief willen hebben op hoe we dat probleem gaan oplossen. Ik begrijp van ProRail en NS dat er tussen 2025 en 2030 wel degelijk een probleem is, omdat je dan een verouderd ERTMS op de hsl hebt, dat niet goed kan communiceren met die andere systemen. Daar hoor ik heel graag nog een reactie op.

Mijn andere vraag is of we niet net als over de goederencorridor over personencorridors naar het zuiden kunnen denken. Wat zou daarvoor nodig zijn?

Ik heb ook nog een vraag over de concessieverlening. Ik ben blij dat de Staatssecretaris de rol pakt om met alle concessieverleners om de tafel te gaan en ik hoop echt dat er snel een beeld is van een landelijke richtlijn voor veiligheid en opleiding. Daarom ben ik blij dat mijn collega van de SP een VAO heeft aangevraagd.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan is het woord aan de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven:**

Dank u wel, voorzitter. Ik zal ook proberen om snel te antwoorden. Ik begin met de vraag van de heer Schonis over de banen op het spoor, want die had hij in eerste instantie ook gesteld. Volgens mij komen we daar begin 2019 op terug. Het zat ergens in mijn setje, maar het is op de een of andere manier op het verkeerde stapeltje terechtgekomen. Hij heeft daar terecht naar gevraagd. Er vindt ook afstemming over plaats met een aantal andere departementen. Doordat we die gezamenlijke afstemming zorgvuldig willen doen, wordt dat Q1 volgend jaar.

De heer Ziengs vroeg naar goederenvervoerders en twee sporen tussen Utrecht Centraal naar Amsterdam. Ik stel voor dat ik zorg dat er voor de programmabeslissing een nadere uitwerking hiervan is. Dan kan de heer Ziengs meer in detail kennismaken van al die afwegingen.

Dan over de drielandentrein en protectionisme. Volgens mij staat veiligheid voorop. Dat is ook wat voor de Belgen vooropstaat. We moeten naar een oplossing voor de verschillende nationale voorschriften die we hebben. Dat is voor de Belgen een belangrijke aanleiding geweest voor dit KB. Ik constateer dat we ook een oplossing hebben kunnen vinden voor het grensbaanvak tussen Roosendaal en Antwerpen, dus ik hoop dat er ook een oplossing kan worden gevonden voor de drielandentrein en ik zet me daar vol voor in.

Op de hsl komt de heer Laçin terug in een VAO, zegt hij, en ook op de ILT. Ik kan hem zeggen dat ik niet per se voor alles een steun in de rug nodig heb, want ik ben ook van plan om de dingen die ik hier heb toegezegd, te doen. Moties die vervatten wat ik hier volledig heb toegezegd, krijgen met enige regelmaat het oordeel overbodig en dat zou toch ook zonde zijn, aangezien we hier wel hetzelfde doel dienen.

Meneer Van Aalst vroeg of de vervoerders klaar zijn voor ERTMS; een hele terechte vraag. Er zijn ombouwprogramma's, zowel voor personen- als

voor goederenvervoerders. We doen wat maximaal mag, binnen de Europese wettelijke kaders. Daar is nadrukkelijk aandacht voor, ook als onderdeel van het maatregelenpakket goederenvervoer. We zetten erop in om gezamenlijk subsidie in Europa te halen, dus we doen maximaal wat we kunnen.

De heer **Van Aalst** (PVV):

Ik constateer wel dat die locomotieven soms vier, vijf, zes, zeven keer zo duur zijn als met ATB eronder. Ik denk dat ik erop terugkom in het VAO, want ik maak me er zorgen over in hoeverre men dat zo meteen kan dragen. Er staat nogal wat te gebeuren bij het spoorgoederenvervoer. Als deze extra kostenpost er ook nog bij komt, dan zie ik wel wat problemen tevoorschijn komen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Het gaat er niet om dat er extra kosten mee gemoeid zijn, want deze kosten hebben we meegenomen in het totale maatregelenpakket dat we hebben afgesproken met het spoorgoederenvervoer, om in zijn totaliteit tot verbetering van de concurrentiepositie van die sector te komen. Er zijn ook maatregelen op andere vlakken die in totaal moeten bijdragen aan iets meer perspectief, ook in commerciële zin, voor die goederensector. Daarbij hebben we ons ook rekenschap gegeven van de kosten die ERTMS met zich mee zou brengen. Daar doen we het maximale. Wat van Europa niet mag, doen we niet, maar we zetten alles op alles om het mogelijk te maken voor de partijen in het spoorgoederenvervoer, waar de marges laag zijn – dat weten we allemaal – om die ombouw te doen en daar slim mee om te gaan.

Het CDA heeft benadrukt hoe belangrijk het is om een goede start te maken en om bij die start alle informatie te hebben. De BIT-toets is daarbij van groot belang. De startbeslissing zal heel veel informatie bevatten. Als er naar aanleiding van de BIT nog aanvullende vragen zijn, ben ik graag bereid om op alle punten, via technische briefings of op andere manieren, vragen van de Kamer hierover te beantwoorden met experts, zodat we allemaal het gevoel krijgen dat we het nu goed in de steigers zetten, want de uitrol zal altijd nog lastig genoeg zijn. Het is terecht dat de heer Amhaouch daar aandacht voor vraagt.

Mevrouw Kröger vroeg of er na 2025–2030 nog knelpunten zijn. Ik stel voor dat we op dat punt nog even een schriftelijke toelichting geven. Ik kan zeggen dat mijn informatie is dat er geen probleem is dat per se moet worden opgelost. Mevrouw Kröger heeft blijkbaar informatie dat er wel een knelpunt zou zijn. Dan krijg ik die graag, zodat we die vraagtekens van mevrouw Kröger goed kunnen beantwoorden.

Dan de personencorridors. In het AO Internationaal spoor dat we gaan hebben, zetten we natuurlijk juist in op een aantal corridors waarvan we denken dat zij een aantrekkelijk alternatief kunnen zijn voor het vliegtuig. Dat is niet op elke afstand, dat is niet voor elke bestemming, maar voor een aantal bestemmingen zijn die er wel en dan kijken we ook gericht naar hoe we die verbindingen kunnen verbeteren; denk aan Eindhoven–Düsseldorf, waarover we recent een mooie overeenkomst met de Duitsers hebben kunnen tekenen.

Voorzitter, ik hoop dat ik daarmee aan het eind ben van de beantwoording.

De **voorzitter**:

Heel hartelijk dank. Ik kijk nog even naar de leden. Er zijn een aantal toezeggingen gedaan. Die ga ik even hardop voorlezen, zodat iedereen kan checken of dat inderdaad een goede toezegging is.

- De Staatssecretaris stuurt een tijdlijn over ERTMS naar de Kamer en deze wordt in de tiende voortgangsrapportage, voor 1 april 2019, opgenomen.

- In de tiende voortgangsrapportage ERTMS wordt meegenomen hoe en waar ATB tussentijds wordt vervangen.
- De Staatssecretaris informeert de Kamer per nu jaarlijks in een brief over spoorveiligheid over de NABO's.
- De Kamer ontvangt in het tweede kwartaal van 2019 de resultaten van het overleg over de calamiteitenwegen bij emplacement Kijfhoek.
- De Kamer ontvangt in het voorjaar van 2019 een brief over de incidenten die afgelopen zomer hebben plaatsgevonden bij Kijfhoek en de verbeteringen die daarop zijn aangebracht.
- De Kamer krijgt in het voorjaar van 2019 een brief als reactie op het plan van D66, Denderende banen op het spoor.

Er is nog een vraag van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik mis die laatste toezegging over 2025–2030. Ik ben heel benieuwd wanneer wij die informatie kunnen ontvangen.

De **voorzitter**:

Ik hoor net van de Staatssecretaris dat die ook via de voortgangsrapportage naar de Kamer komt.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het zou natuurlijk geweldig zijn als het voor het AO over internationaal spoor komt, omdat het daar ook betrekking op heeft.

De **voorzitter**:

Ik kijk even naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Van Veldhoven**:

Aangezien het ging over de periode 2025–2030 dacht ik dat de volgende voortgangsrapportage, 1 april, op tijd zou moeten zijn, maar ik zal eens kijken of we het eerder kunnen hebben. Als dat makkelijk te doen is, zullen we dat geven, maar dan moet mevrouw Kröger even specifiek aanleveren waar haar vraag zit. Dat helpt ook voor een snelle beantwoording.

De **voorzitter**:

Dan dank ik de Staatssecretaris en haar mensen voor de antwoorden en de leden voor de vragen. Ik wens iedereen nog een gezegende avond.

Sluiting 19.08 uur.