

Vergaderjaar 2009–2010

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 89

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 september 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 10 september 2009 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 april 2009 over toezeggingen n.a.v. het AO van 19 februari 2009 over het overwegenbeleid (29 893, nr. 80);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 april 2009 inzake aanbieding rapport «Onderzoek opleiding en wegbekendheid van machinisten» van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (29 893, nr. 82);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 april 2009 over de aanleg van het treinbeïnvloedings-systeem Krokodil tussen Maastricht Randwijck en de Belgische grens (29 893, nr. 83);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 april 2009 over de voortgangsrapportage Passages Stop-tonend Sein, stand van zaken 31 december 2008 (29 893, nr. 81);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 9 juni 2009 inzake aanbieding rapport «Trendanalyse 2008, Trends in de veiligheid van het spoorwegsysteem in Nederland» (29 893, nr. 84);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 2 juli 2009 over onderzoek OvV naar STS-gerelateerde trein-ongevallen (29 893, nr. 85);
- de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 7 september 2009 over de rapportage «STS-passages 2008, analyse en resultaten over de periode 2004–2008» (29 893, nr. 88).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand stenografisch verslag uit.

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

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

¹ Samenstelling:

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

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

Voorzitter: Ten Broeke
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Ten Broeke, Roemer, Cramer, Aptroot, Mastwijk, Van Gent, Samsom,

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

De **voorzitter**: Ik heet eenieder van harte welkom bij dit algemeen overleg van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over spoorveiligheid. In het bijzonder heet ik welkom de minister, zijn ambtenaren en de leden.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Er is een aantal onderwerpen met betrekking tot de spoorveiligheid dat ik de revue zou willen laten passeren. Dat betreft allereerst de wegbekendheid en de seinplaatsingen. Afgelopen vrijdag werd een machinist wat mij betreft terecht vrijgesproken nadat hij op een voor hem onbekend spoor een ongeval had veroorzaakt. Hij reed door rood omdat hij niet zag dat het rode sein voor zijn spoor bedoeld was. Allereerst vindt de SP-fractie het toch wel vreemd dat een werkgever een machinist alleen op pad stuurt op een weg die hij nog niet goed kent. Dat zou niet zo moeten zijn. Als seinen onduidelijk geplaatst zijn, waarom wordt dan de machinist aangeklaagd en niet degene die daarvoor verantwoordelijk is? Deze machinist is dus gelukkig vrijgesproken maar er is natuurlijk wel wat aan de hand. Mijn vraag aan de minister is wat hij gaat doen tegen onveilige gevolgen van de grote concurrentie waardoor werkgevers zelfs onervaren machinisten op pad moeten sturen. Nog belangrijker: hoe gaat de minister ervoor zorgen dat ProRail de seinen nu eindelijk duidelijk zichtbaar en vooral herkenbaar maakt? Dat laatste is namelijk vaak het probleem. De inspectie zou erop toezien dat er locaties geïnventariseerd worden waar de seinen aangepast moeten worden. Is dat al gebeurd en, zo ja, met welk resultaat? Ondertussen zijn wij tien jaar na de botsing in Dordrecht. Daarover deed de Raad voor de Transportveiligheid met Pieter van Vollenhoven op dit punt een belangrijke aanbeveling: zorg ervoor dat seinen niet alleen zichtbaar maar ook herkenbaar zijn. De SP herinnerde de minister daar nog eens aan in ons rapport «Spoorongelukken voorkomen», maar blijkbaar nog zonder voldoende resultaat. De ontwerpen voor het proces van railinfrastructuur zijn namelijk niet in overeenstemming met de wettelijke regels. Dat moet veranderen. Daarna gebeurde bij Amsterdam-Muiderpoort nog een ongeluk dat wellicht hierdoor voorkomen had kunnen worden. De minister heeft enkel aangegeven dat de situaties bij Muiderpoort is opgelost, maar wanneer voert de minister nu eens de gehele aanbeveling uit? Een probleem met de seinen doet zich ook voor in de Schipholtunnel als daar de stroom uitvalt. Dan doven de seinen en zijn ze in de tunnel ook echt niet meer te zien. Ook dit moet opgelost worden, desnoods met gewone batterijen als een soort back-up. Recent is er weer een verhaal binnengekomen van een machinist over problemen in de tunnel. De SP schrok van een passage uit een rapport van de toezichtende Rail van de Inspectie Verkeer en Waterstaat van februari 2009. Daarin staat: «Ontwikkelingen zoals het toepassen van ruimere normen voor het onderhoud leiden ertoe dat de veiligheidsmarges worden opgesoupeerd. De grenzen worden opgezocht met het risico dat relatief kleine afwijkingen in het systeem niet worden opgevangen. De risico's worden niet meer door het systeem afgedekt maar moeten worden beheerst in de procesuitvoering. De inspectie vindt dit een zorgelijke ontwikkeling die ertoe kan leiden dat er meer veiligheidsincidenten gaan plaatsvinden met alle gevolgen van dien». De SP maakt zich daar grote zorgen over. Ik verwacht

dat de minister dit ook doet. Wat heeft hij er inmiddels aan gedaan en wat gaat hij doen om de veiligheidsmarges op te schroeven tot een minimum-niveau voordat het echt gevaarlijk gaat worden?

Een plek waar het met de veiligheidsnormen niet zo nauw wordt genomen, is bij VolkerRail, zo blijkt uit onderzoek van de vakbonden. Hierover stelde ik al eerder vragen maar in de beantwoording van de minister leek het er niet op dat hij er zich zorgen over maakt. Maar ernstige meldingen van spoorwerkers bij dit bedrijf kunnen wij niet negeren met opmerkingen in de trant dat de algemene veiligheid zou zijn verbeterd. De Spoorwegwet stelt duidelijke eisen. Er zijn ook bij VolkerRail harde inspecties nodig. De vakbonden gaan niet voor niets een onderzoek bij VolkerRail doen. Uit dat onderzoek lijkt al te blijken dat er veel aan de hand is met echt bedreigende situaties voor spoorwerkers. Als hier echt iets niet deugt, moet de minister echt laten ingrijpen of in ieder geval een onderzoek laten doen. Wat gaat hij ermee doen voordat er echt iets misgaat?

Een ander probleem wordt gevormd door de aanbestedingen bij spooronderhoud en de gevolgen voor het personeel. De spoorwerkers dreigen bij elke nieuwe aanbesteding weer werkloos te worden wanneer hun bedrijf de concessie verliest, bovendien met verlies van kennis en kunde wellicht als resultaat. De SP wil voorstellen om net als bij stad- en streekvervoer een personeelsparagraaf te realiseren, vergelijkbaar als met de Wp2000. (Wet Personenvervoer 2000) zodat spoorwerkers niet hun baan verliezen bij overgang van een concessie. Ons verzoek aan de minister is om hier serieus naar te kijken.

Een andere recente gebeurtenis is de bijna-botsing van de hsl en de intercity bij Hoofddorp. Wat is daar gebeurd vorige week woensdag en hoe konden die twee treinen zo dicht bij elkaar komen? Duidelijk is in ieder geval dat er snel voortgang gemaakt moet worden met de ATB-(Automatische treinbeïnvloeding) verbeterde versie. Hoe staat het met deze voortgang? In 2005 gaf de minister nog aan dat die in 2008 zou zijn aangelegd. Later is zelfs gezegd dat het in 2007 het geval zou zijn. Maar vervolgens is het medio 2009. Eind april gaf de minister nog aan dat het de verwachting is dat medio 2009 ongeveer 85% gerealiseerd zou zijn. Waarom deze vertraging? Wanneer wordt eindelijk voldaan aan wat wij met elkaar hebben afgesproken, tien jaar nadat dit door Pieter van Vollenhoven als aanbeveling is meegegeven?

Verder vraag ik de minister naar de huidige stand van zaken rond ERMTS (European Rail Traffic Management System). Er zijn ontwikkelingen maar waarom kan er geen haast gemaakt worden?

Dan nog een vraag over de kwiteerfunctie. De minister heeft toegezegd na te gaan of er een aanvulling kan komen op wat de NS al doet op dit punt. Die toezegging is uit 2007 en wij hebben er niets meer over gehoord. Ik sluit af met een compliment. Ik ben blij dat er werk gemaakt wordt van in ieder geval twee van onze aanbevelingen uit het veiligheidsplan voor spoorwegovergangen, namelijk de sluitingstijden van stations en de bevestiging van hangwerk. Ik hoop dat dit slechts een begin is, want er valt veel te verbeteren. Wellicht dat de minister daar nog iets over kan zeggen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik wil beginnen met de spoorwegovergangen. Bij de proef met het zes-plus-zestreinsysteem tussen Eindhoven en Amsterdam is er veel aandacht geweest voor de overwegen die meer dan 30 minuten dicht zijn, hetgeen kan leiden tot irritaties en onveilige situaties. Ik mis in de rapportage echter de informatie over de sluitingstijden. Het is mooi dat we een ombouwprogramma hebben en dat er steeds meer tunnels komen, maar onduidelijk is nog of daarvoor in de toekomst voldoende budget is als de noodzaak van onderdoorgangen toeneemt. Kan de Kamer in de volgende rapportage een overzicht krijgen van sluitingstijden van overwegen bij de huidige dienstregeling en bij een

zes-plus-zesdienstregeling op de desbetreffende trajecten, met daarbij een visie van de minister op wat ter zake nog acceptabel is?

In het rapport las ik dat ProRail een economisch criterium hanteert voor de verbetering van de veiligheid van overwegen. Dat is wel uit te leggen, maar het is toch vreemd als je kijkt naar het risico per overweg. Dan zie je namelijk dat in verhouding tot het aantal weggebruikers het aantal slachtoffers bij onbeveiligde overwegen, die dus weinig gebruikt worden, veel hoger is. Die economische functie staat daar dus een beetje haaks op. In deze Kamer hebben wij ook nadrukkelijk gesproken over het terugdringen van het aantal slachtoffers en niet alleen over de economische haalbaarheid.

Dan een opmerking over het stoptonend sein. Hoe voorkomen we dat treinen door rood rijden en er ongelukken gebeuren op het spoor? Een belangrijk aspect daarbij is de wegbekendheid van de machinisten. De inspectie concludeert dat de bestaande werkwijze bij de opleiding en beoordeling van machinisten en ook de kennis van deze machinisten voldoen aan de geldende regelgeving. Maar wel zijn er volgens het rapport verbeterpunten, zoals het vergroten van procesinzicht en een professionele werkstijl. Ik heb daar twee kernvragen bij. Hoeveel mogen wij vragen van de professionaliteit van de machinist? Geen enkele machinist rijdt voor z'n lol door rood, omdat hij daarmee zijn eigen leven in gevaar brengt. Natuurlijk kunnen wij van alles doen in de opleiding om de kans op het door rood sein rijden te verkleinen, maar dit kan wat betreft de ChristenUnie niet los worden gezien van de vraag of de beveiligingsystemen op zich wel veilig genoeg zijn. Verder valt mij op dat in de rapporten de focus wordt gelegd op regelgeving. De vraag is echter of de regelgeving zelf wel voldoet, of de regels een voldoende veilig spoor garanderen. Wat is bijvoorbeeld voldoende wegbekendheid? Ik sluit dan aan bij de uitspraak van de rechter waar collega Roemer het over had, dat die wegbekendheid wel een heel belangrijk onderdeel is dat dan onvoldoende naar voren komt in de manier waarop er op dit moment naar machinisten gekeken wordt. Door die uitspraak van afgelopen vrijdag is wat betreft de ChristenUnie het probleem van het stoptonend sein en de onderliggende regelgeving juist als het gaat om deze twee kernvragen, in een ander daglicht komen te staan. Ik zou daarover nog de volgende vragen willen stellen. Deelt de minister de mening van onderzoekers van de TU Delft – het desbetreffende rapport heeft bij de uitspraak van de rechter een rol gespeeld – dat wegbekendheid een noodzakelijke maar niet voldoende voorwaarde is voor een veilig railverkeer, gezien de kans op menselijke fouten, omdat met wegbekendheid niet wordt gedoeld op de onderlinge verbanden van de plaatsing van seinen zoals bij ingewikkelde seinplaatsingen? Klopt het dat het seinbeeld met de betekenis «er volgt een stoptonend sein binnen remwegafstand» al in 1987 is voorgesteld en goedgekeurd, maar tot op heden nog niet is ingevoerd? Klopt het ook dat de waarneembaarheid van de seinen door IVW (Inspectie Verkeer en Waterstaat) wordt getoetst aan interne regels van ProRail en niet aan de Regeling Spoorverkeer? Dat zijn een aantal technische vragen maar die zijn volgens mij cruciaal voor het debat van vandaag en voor de beoordeling hoe je om moet gaan met de wegbekendheid en de daaraan gehangen zekerheden. Gezien de door de rechter en de onderzoekers geconstateerde gebreken is de vraag of de veiligheidszorgplicht van ProRail en de betrokken vervoerders op het ogenblik wel voldoende is ingevuld. Dat vind ik eigenlijk wel een zorgelijke gedachte. Gaat de minister zijn STS-(Stoptonend Sein)beleid aanpassen naar aanleiding van de uitspraak van de rechter?

Vervolgens wil ik nog ingaan op de Belgische Krokodil, het treinbeveiligingssysteem in België. Al jaren praten wij over de beveiliging van het traject Maastricht-Luik. De minister heeft besloten om op dit traject de Belgische Krokodil te installeren. Ik vraag hem waarom. De Krokodil voorkomt namelijk niet dat de treinen door rood sein rijden en in tegenstelling

tot onze ATB remmen de treinen zelfs niet automatisch af. De Belgen hebben dat ook al ontdekt en vervangen nu in rap tempo hun systeem door een veiliger systeem. Inmiddels heeft 80% van hun net het nieuwe systeem. Waarom gaat de minister een oud Belgisch systeem installeren dat de Belgen hebben afgeschaft? Ik heb de indruk dat hier weer geld wordt verspild dat beter had kunnen worden gebruikt voor het openhouden van bijvoorbeeld station Eijsden.

De heer **Aptroot** (VVD): Voorzitter. En nu eens een positief geluid van een partij die niet in de coalitie zit; als ik zo de stukken doorlees, kan ik concluderen dat wij akkoord zijn met de inzet van de regering en met de bereikte resultaten. De veiligheid op het spoor neemt stap voor stap toe. Elk jaar worden bijvoorbeeld een aantal gevaarlijke spoorwegovergangen uit gebruik genomen of beveiligd en het aantal echt veilige kruisingen van spoor en weg door tunnels neemt jaar in jaar uit toe. Ik heb nog een vijftal opmerkingen.

Het door rood sein rijden neemt wel af, maar het aantal van 250 vinden wij nog wel schrikbarend hoog. Je zou willen dat het er nul zijn, in ieder geval dat het aardig de kant van dat getal van nul op gaat. Wij zien wel wat de inzet is en waarderen die ook. Er wordt gekeken of de plaatsing goed is, maar wij vinden het resultaat nog niet voldoende. Hoe gaat de minister ervoor zorgen dat wij op dat punt nog snel een flinke slag kunnen maken?

Verder hebben wij zorgen over de veiligheid van de baanwerkers. Er gebeuren nog steeds dodelijke ongevallen, hoewel gelukkig afgelopen jaar niet. Er zijn eerder veiligheidsmaatregelen aangekondigd. Wat is de huidige stand van zaken met betrekking tot de realisatie?

Bij de onbeveiligde spoorwegen springt voor ons de Valleilijn in Gelderland er negatief uit. Het gaat om 42 spoorwegovergangen en het spoorvervoer op dat traject neemt fors toe. Wij hebben in de stukken gelezen dat ProRail rond de zomer het rapport zou afronden. Dat zou nu dus afgerond moeten zijn. Waarom wacht de regering dan met maatregelen en met informatie over voorgenomen maatregelen tot eind 2009? Zou de minister niet binnen enkele weken met voorstellen kunnen komen rond de vele overgangen op de Valleilijn?

Mijn vierde punt betreft het spoort tussen Utrecht en Leiden. Daarover stond recent een artikel in het Leidsch Dagblad. Ook heb ik er een paar mails over ontvangen. Ik heb begrepen dat op het spoor Utrecht–Leiden de snelheid van 140 km/uur is teruggebracht naar 120 km/uur gezien de slechte stand van zaken op die lijn, zoals vele verzakkingen, dat op sommige delen inmiddels nog maar 80 km/uur wordt gereden, dat de passagiers het de hobbellijn noemen en dat de conducteurs inmiddels zeggen: wij blijven zitten, wij lopen niet rond om te controleren want al die klappen in de knieën zijn slecht. Ik wil van de minister weten of die informatie klopt en, zo ja, wanneer de problemen worden aangepakt en opgelost.

Een onderwerp waar velen omheen lopen en dat heel moeilijk is op te lossen, betreft de zelfmoordpogingen op het spoor. Sinds 1 januari namens mijn fractie woordvoerder Verkeer en Waterstaat zijnde, zie ik voor het eerst de getallen. In het afgelopen jaar was er sprake van 182 zelfmoordpogingen op het spoor. Voor degenen die deze poging doen is het een ramp, maar voor de betrokkenen, zoals de machinisten en de hulpverleners, is het natuurlijk ook rampzalig. Ik ga niet aan de minister vragen om dit even op te lossen, want dit is eigenlijk een probleem dat elders in de samenleving niet wordt opgelost; in de gezondheidszorg, binnen de families en in de huizen is het een probleem dat maar niet wordt opgelost, met alle desastreuze gevolgen van dien. Ik vraag de minister wel of hij over dit probleem zou willen spreken met een aantal collega's in het kabinet, in ieder geval de bewindslieden op het ministerie van VWS. Ik heb niet de indruk dat wij het een-twee-drie kunnen oplossen.

Wij kunnen ook niet overal hekken omheen zetten en dergelijke, maar het is van belang om het aantal zelfmoordpogingen op het spoor terug te dringen. Want je zal er toch maar mee te maken krijgen. Elk jaar weer heeft een behoorlijk aantal mensen met deze ellende te maken. Dus mijn verzoek aan de minister is om dit punt met een aantal van zijn collega's te bespreken en om een aantal deskundigen te laten kijken hoe deze rampen in aantal zijn terug te dringen. Voorkomen kunnen wij het nooit, maar misschien slagen we er op die manier wel in om het aantal naar beneden te brengen.

De heer **Mastwijk** (CDA): Voorzitter. Mijn fractie is ten aanzien van de spoorveiligheid best wel tevreden over de ontwikkelingen zoals die nu gaande zijn en over de acties die worden ondernomen. Ik zeg er wel meteen bij dat dit nooit aanleiding kan zijn om achterover te leunen. De voorbeelden die collega's hebben genoemd, namelijk de hsl en de machinist bij Arnhem, geven wel aan dat wij voortdurend goed bij de les moeten zijn. Dat klemt temeer omdat er natuurlijk nogal wat op de rol staat. Wij willen met z'n allen 5% groei op het spoor. Dat betekent dus meer treinen, langere treinen, sneller rijdende treinen en spoorboekloos rijden. Het betekent ook meer werk en meer verantwoordelijkheid voor de machinisten, meer passages op onbewaakte overwegen en meer risico's zolang er geen afdoende ATB-systeem is, meer overwegen die langer afgesloten zijn en dus weer meer kans op slalomgedrag, en ten slotte, last but not least, meer risico voor de baanwerkers. En zo zijn er misschien nog wel meer dingen te noemen. Heeft de minister over dit soort dingen nagedacht en hoe gaat hij ervoor zorgen dat bij overigens gelijkblijvende omstandigheden, de ongevallencijfers over twee, drie jaar niet dramatisch zijn verslechterd?

Dan kom ik op de brief over de opleiding en de wegbekendheid van de machinisten. Ik lees daarin: Tijdens het onderzoek bleek uitbreiding van het onderzoeksterrein wenselijk. Hierbij maakt zich enig wantrouwen van mij meester. Zijn er tijdens dat onderzoek soms dingen aan het licht gekomen die ernstig zijn? Ik kan ook zeggen dat de klankkleur van de brief van de minister over dit onderwerp mij niet helemaal geruststelt en dat ik het idee heb dat hier problemen sluimeren. Als wij die 5% halen, wordt het in ieder geval voor de machinisten niet gemakkelijker als er niet zoiets is als flankerend beleid.

Mijn volgende opmerking heeft te maken met de bespreking van de fietsnota van collega Atsma gisteren. Die nota gaat over het bevorderen van het fietsverkeer. Er waren ook vertegenwoordigers van NS en ProRail bij aanwezig. Ze zaten gebroederlijk naast elkaar; de sfeer was opperbest. Ze noemden elkaar zelfs bij de voornaam, dus er is nog hoop. Maar kort en goed, hoe gaat de minister waarborgen dat vergroten van de veiligheid bij particuliere overwegen niet leidt tot het schrappen van overwegen en daarmee van aantrekkelijke fietsroutes?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Op 19 augustus stelde ik de minister Kamervragen naar aanleiding van het rapport van NS Reizigers over de Schipholbrand. Inmiddels hebben wij de antwoorden daarop binnen. Hoewel NS en ProRail de publicitaire brand snel probeerden te blussen, ben ik toch wel erg geschrokken van dat rapport. Uit de verslagen van machinisten en conducteurs blijkt glashelder dat in geval van calamiteiten niet duidelijk is wie er in charge is. Wat moet een machinist nu op een rokerig perron als de brandweer zegt dat hij weg moet rijden en zijn verkeersleider ver weg aan de telefoon zegt dat hij dat niet moet doen? Hoe is het mogelijk dat niemand een brandalarm heeft gehoord? Ik ben dan ook heel blij dat de minister een onderzoek heeft toegezegd naar de communicatie over calamiteiten rond de Schiphol-tunnel. Ik wil verder graag van de minister weten hoe dit nu gaat bij de andere acht spoortunnels in Nederland, zoals de Velsertunnel, de Willems-

spoortunnel en niet in de laatste plaats de Groene Harttunnel waar nu de hsl gaat rijden. Hoe breed is het onderzoek dat de minister heeft ingezet? Het openhouden van onbewaakte overwegen waar wandelaars en fietsers overheen kunnen, is een oud stokpaardje van mijn oud-collega Wijnand Duyvendak, maar nog steeds actueel. Hij schreef er een uitgebreide notitie over. Omdat ik deze politieke erfenis zeer serieus neem, zitten de brief van ProRail en de brief van de minister ter zake mij toch niet helemaal lekker. Daarin wordt namelijk toch weer de deur opengezet om meer onbewaakte overwegen te sluiten voor verkeer. Natuurlijk, als een overweg slachtoffers eist moet er gekeken worden hoe dat voorkomen kan worden, maar mijn indruk is dat het vooral automobilisten zijn die verongelukken op onbewaakte overwegen. Het is voor ons bespreekbaar, bepaalde overwegen voor automobilisten af te sluiten maar niet voor wandelaars en fietsers. Als er een fatsoenlijk hekje staat, is de kans op een ongeluk voor langzaam verkeer minimaal. Hoe moet ik dan in dit kader de opmerking zien van de minister dat het opheffen van overwegen alsnog in overweging wordt genomen? Ik was ook bij dat romantische moment gisteren tijdens de hoorzitting over de fietsmaatregelen. Ik zag er ook iets moois ontstaan tussen de twee heren van NS en ProRail, maar ik moet toch zeggen dat ik er niet gerust op ben, want romantiek kan soms heel kort duren.

Dan het onderhoud van het spoor. Sinds vorige week experimenteert de NS met het rijden zonder diensregeling tussen Amsterdam en Eindhoven. Wij steunen dat experiment. GroenLinks is hartstikke benieuwd hoeveel treinen ons spoornet aankan en welke aanpassingen in de infrastructuur er nodig zijn om dat ook op langere termijn op andere plekken te kunnen volhouden. Wel moeten wij lessen trekken uit het verleden. Eind jaren '90 hadden we in Nederland het spoorwegnet compleet uitgewoond. Het hing met pleisters en ijzerdraad aan elkaar. Nog steeds is het achterstallig onderhoud niet ingehaald. Daarom neemt de GroenLinks-fractie de waarschuwing van spoorwegvakbonden in dezen ook zeer serieus. Die stellen namelijk dat die extra ritten extra onderhoud vergen aan rails, seinen, wissels en bovenleidingen. Mijn vraag aan de minister is of hij ervoor gaat zorgen dat ProRail de bijbehorende onderhoudsverplichtingen die horen bij het hoger belasten van het spoor voortvarend zal aanpakken. Hoe kan hij garanderen dat we niet vervallen in de fouten van de jaren '90, mede gezien de grote problemen die ProRail kennelijk nu al heeft om haar opdrachten weggezet te krijgen? Hoe zorgen wij ervoor dat de boel op een veilige manier ook goed onderhouden blijft?

Over de veiligheid heb ik nog een laatste vraag. Mij bereiken berichten dat het niet helemaal lekker gaat met de commissie die de minister heeft ingesteld naar aanleiding van een aangehouden motie van de heer Cramer. Als ik het wel heb, was zijn idee te laten onderzoeken hoe het nu in de breedte gesteld is met de vitaliteit van ons spoorstelsel. In mijn eigen woorden: gaat het ons nu lukken om op een veilige en voor alle partijen bevredigende manier de capaciteit op ons spoor volgens ambitie te verhogen? Wat is nu precies de onderzoeksopdracht die de minister aan die commissie onder leiding van de heer Jol heeft meegegeven? Wat is de reactie van de minister op de kritiek van onder andere FNV Bondgenoten dat deze commissie op voorhand al een wassen neus is? Ik heb begrepen dat de commissie-Jol alleen met wat procesaannemers gaat praten, en dat is in de ogen van GroenLinks niet breed genoeg. Alle partijen, waaronder vakbonden, NS en reizigersclubs, hebben ideeën over en belangen bij het opvijzelen van de capaciteit van het spoor op een verantwoorde manier.

Ten slotte zou ik de heer Roemer een compliment willen geven. Hij zit er bovenop als het gaat om het sein op rood. Wij zitten helemaal op zijn lijn en sluiten ons dus aan bij zijn opmerkingen hierover.

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Het onderwerp spoorveiligheid is typisch iets van tussen hoofd en hart. Het hoofd maakt koel een kosten-batenanalyse van elke spoorwegovergang en het hart schreeuwt bij elk ongeluk om maatregelen. En daartussenin proberen Kamer en kabinet al jarenlang een mooie balans te vinden. Het feit dat dit al jarenlang in eendrachtige samenwerking gebeurt, wordt ook gereflecteerd in de bijdragen van alle Kamerleden die zich volgens mij in grote lijnen met het uitgevoerde beleid kunnen vinden. En dat geldt ook voor mijn fractie. Ik kan het dus heel kort houden. Er zijn punten die ik graag nog even onder de aandacht wil brengen, maar ook die zijn door andere fracties min of meer in andere bewoordingen aangestipt.

Als er spoorboekloos gereden gaat worden, wat wij zo graag willen, wat betekent dat dan voor de veiligheid rondom de overwegen en de sluitingstijden die daar dan mee gepaard gaan? Vergt dat geen extra investeringen? Is daar eigenlijk wel goed rekening mee gehouden? Ik hoop dat de minister «ja» zegt, maar wij hadden dit punt in eerste instantie onderschat, zeg ik eerlijk. Dus ik hoop dat dit niet voor de minister geldt. Dan de STS-passages. Ik kan mij op dit punt aansluiten bij mevrouw Van Gent die zich op haar beurt aansluit bij de heer Roemer, omdat hij het allemaal zo prachtig onder woorden heeft gebracht.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik zie een linkse lente.

De heer **Samsom** (PvdA): Absoluut, op sommige punten gaat dat heel erg goed. Wat ons het meeste zorgen baart, is de ruis of wellicht zelfs de ruzie die ontstaat over wie nu de schuld moet krijgen van het door het rode licht rijden. Impliciet zeggen de rapportages die de minister naar ons stuurt, dat de machinisten iets beter de weg moeten kennen en ook iets beter uit het raampje moeten kijken en alles beter moeten onthouden. Expliciet zegt de FNV: als het zo'n ongelofelijke warboel aan seinen is, kun je dat van de machinist niet vragen. Waar ligt nu dat evenwicht? Het is echt de plicht van de minister om dat evenwicht te vinden en zich niet verschuilen achter een rapport dat door de mensen die het uiteindelijk echt moeten gaan uitvoeren en die vooral ook op tijd moeten stoppen voor rood, niet wordt geaccepteerd. Volgens mij gaat het dan ook niet de goede kant op. Ik hoop dat de minister ons hierop bevredigend kan antwoorden.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Ik dank de woordvoerders voor hun vragen en opmerkingen. Los van verschillen qua klankkleur voeren wij vandaag een debat waarin wij unisono zijn en moeten zijn met het oog op het doel dat wij nastreven, namelijk zo veel mogelijk veiligheid op het spoor. Uiteraard binnen de grenzen van het realistische, constateer ik in zijn algemeenheid ook in de debatten over verkeersveiligheid waar het gaat om vervoer van personen over de weg, dat er veeleer sprake is van het elkaar in positieve zin opjutten dan van het elkaar vliegen afvangen. Hetzelfde constateer ik in dit debat. En ik denk dat dit goed is.

De trendanalyse 2008 over spoorveiligheid geeft een goed overall-beeld van de stand van zaken rond de spoorveiligheid. Het algemene beeld is dat het an sich goed gaat met de veiligheid op het Nederlands spoor. Zowel de trendanalyse als de veiligheidsbalans 2008 van de inspectie trekt die conclusie. Wij behoren zelfs, gemeten naar het totaal aantal dodelijke ongevallen, exclusief de suicides, tot de veiligste landen van Europa. Dit blijkt ook uit informatie van het Europees Spooragentschap. Statistieken zijn belangrijk maar die nemen nooit weg dat incidenten plaatsvinden die bijzondere aandacht van ons en de spoorsector vragen en die ook zo snel als het kan om opheldering vragen. Daarnaast mogen wij nooit tevreden zijn. Weinig slachtoffers zijn er nog steeds veel te veel. Wat betreft incidenten die een nadere analyse vragen noem ik bijvoorbeeld de ontsporing bij Vleuten op 23 maart jl. en de situaties op verschillende STS-passages.

In de tweede kadernota Railveiligheid van 2004 zijn concrete doelstellingen voor de spoorveiligheid opgenomen. De trendanalyse 2008 laat zien dat de meeste van de doelstellingen uit 2004 al zijn bereikt of dat ze in 2010 zeer waarschijnlijk zullen worden gehaald. De doelstellingen van een maximumaantal dodelijke ongevallen onder treinreizigers en rangeerders en bij overwegen zijn gerealiseerd. Dit geldt ook voor de doelstelling voor dodelijke ongevallen onder onbevoegden op het spoor. Deze resultaten kunnen echter nooit een reden zijn om achterover te leunen. Er gebeurt veel, maar toch denk ik dat er voldoende redenen en mogelijkheden zijn om verdere verbeteringen aan te brengen. De veiligheid van baanwerkers en de veiligheid bij overwegen kunnen naar mijn insteek beter. De heer Roemer en anderen hebben met name gesproken over de baanwerkers. Op het hoofdspoorwegnet hebben zich in 2007 en 2008 geen dodelijke ongevallen met baanwerkers voorgedaan. Dat is goed nieuws, maar wij moeten ons realiseren dat het beroep van baanwerker een van de meest risicovolle beroepen in Nederland is en blijft. Ik vind dat er veel aan gelegen is om de veiligheid van deze beroepsgroep zo veel als mogelijk te waarborgen. Wij kunnen dus niet tevreden zijn als er een paar jaar geen dodelijke slachtoffers zijn. Ik wil op twee manieren verder doorpakken. In de eerste plaats door er op toe te zien dat spoorwerkzaamheden zo veel als mogelijk worden uitgevoerd met veilige innovatieve hulpmiddelen, zoals mobiele werkplaatsen, videoschouwtreinen en handheld terminals, zoals op de Betuweroute. In de tweede plaats vind ik het van belang dat alleen een beperkte hoeveelheid wegwerkzaamheden nog uitgevoerd mag worden onder het regime van de persoonlijke waarneming. Hierover zijn ook afspraken gemaakt met de spoorsector. De heer Cramer heeft eerder terecht aangegeven dat het er ook op aankomt dat met behulp van duidelijke veiligheidsinstructies en een consequente naleving ervan, de baanwerkers zo goed als mogelijk op hun taak zijn toegerust. Hij heeft eerder hier overtuigend aangegeven dat daar een behoorlijk gedeelte van de veiligheid of de onveiligheid in zit. Ik geef hem daar gelijk in. Het percentage wat betreft de naleving van de veiligheidsregelgeving neemt weliswaar toe, maar is nog altijd te laag. Daar zit inderdaad een te behalen winst. Recent onderzoek van de Inspectie Verkeer en Waterstaat geeft daar de heer Cramer met zijn opmerkingen gewoon gelijk in. Ik verlang daarom van ProRail maar ook van de aannemers dat zij zich beter houden aan hun eigen veiligheidsregels. De inspectie zal ook in de komende periode daarop scherp blijven toezien en waar nodig streng optreden. Wordt dus vervolgd.

De heer **Roemer** (SP): De minister zegt dat er onderzoek is en dat de veiligheid is verbeterd. Wij horen echter vanuit de vakbonden heel andere geluiden. Ik heb het in mijn eerste termijn gehad over VolkerRail. De FNV heeft een aantal steekproeven gedaan en bij iedere werkzaamheid waar ze kwam, was het nodige mis. Waarom spoort dit dan niet met het antwoord dat de minister zo-even gaf?

Minister **Eurlings**: Ik denk dat het helemaal niet zo hoeft te zijn dat het niet spoort. Ik heb geconstateerd dat heel veel doelstellingen uit 2004 inmiddels gehaald zijn en dat wij het internationaal heel erg goed doen op dit punt. Maar dat wil niet zeggen dat er niet dingen te verbeteren zijn. Ik neem de signalen serieus dat er nog steeds dingen mis zijn, maar dat wil nog niet zeggen dat wij het daarom niet stukken beter doen dan vroeger en wij het internationaal relatief niet goed doen. Binnen het realistische, sta ik open voor elk signaal dat het op een bepaald punt beter kan. Ik heb niet voor niets gerefereerd aan het signaal uit de Kamer ten aanzien van een betere toerusting van de baanwerkers. Dat wordt ook door onafhankelijke onderzoeken gestaafd. De heer Roemer noemde het voorbeeld van VolkerRail. Ik kan in dit verband zeggen – ik doe dit met enige voorzichtigheid, want anders zou het net zijn alsof een van de partijen het slecht doet

– dat VolkerRail inmiddels voor drie overtredingen juridische sancties, boetes heeft gehad van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Wij zitten er dus bovenop. Dus als dingen echt beter kunnen en moeten, zullen wij daarop de nodige actie ondernemen. Het één staat overigens niet los van het ander. Het is net als met verkeersveiligheid. We kunnen op Malta na zowat het beste land van de hele wereld zijn op dat punt, maar dan nog is er nog steeds veel mis en moet het veel beter.

Dan het gevoelige punt van de suïcides, waarvoor de heer Aptroot met name aandacht vroeg. Het is precies zoals hij het zei: het gaat niet alleen om de doden zelf en hun families, maar ook om wat het doet met de levens van machinisten en anderen. Mijn vader die deze jaren mijn burgemeester is, heeft recent een situatie meegemaakt waarin hij naar de baan moest. Hij kwam thuis met het verhaal over wat dat met de mensen daar deed. Zelfs als ik al aan dat verhaal terugdenk, gaan de rillingen door me heen. Ik ben het met de heer Aptroot eens dat het een plicht is om alles te doen wat wij kunnen om het aantal suïcides terug te brengen en dat het een breder maatschappelijk vraagstuk is. Over het algemeen informeert mijn collega van VWS de Kamer over de stand van zaken rond suïcides. De afgelopen jaren zijn door ProRail verschillende maatregelen genomen, bijvoorbeeld toegangbeperkende maatregelen bij hot spots, inzet van mobiele camera's, schrikverlichting en training van boa's in het herkennen van suïcidaal gedrag. In 2008 waren er 164 gevallen. Hoewel dit het laagste aantal is over de afgelopen tien jaar, zijn het er nog steeds heel erg veel. In het kader van de veiligheidsambities voor de komende jaren ben ik in elk geval bereid om specifiek beleid in te zetten om het aantal zelfmoorden terug te dringen. Ik zal daarover overleg voeren met mijn ambtgenoot van VWS en ProRail. Ik zeg toe dat ik in het eerste kwartaal van volgend jaar de Kamer daarover nader zal berichten.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Op zichzelf is het goed dat de minister dit toezegt, maar wij moeten ook reëel zijn. Tenzij je alles overkapt, zullen er altijd mogelijkheden zijn voor zelfmoord op het spoor. Dat geldt natuurlijk ook voor het springen voor een auto. Dus wij moeten ook reëel zijn in het verwachtingsmanagement, in de zin of wij al niet het maximale aan maatregelen hebben genomen. Als dat laatste niet zo is, dan moeten wij dat alsnog doen. Tegelijkertijd moeten wij wel realiseren dat het een onderdeel is van deze maatschappij dat dit soort dingen gebeurt. Wij moeten dus voorzichtig zijn met het scheppen van de verwachting dat wij dat wel eens even kunnen oplossen.

Minister **Eurlings**: Als u mijn opmerking zo heeft opgevat, ben ik blij dat u deze interruptie plaatste. Ik heb natuurlijk allerm minst willen uitstralen dat wij suïcides kunnen voorkomen. Ik heb wel willen aangeven dat ik de uitdaging wil oppakken om te kijken of wij niet nog meer kunnen doen om het aantal verder terug te dringen. Dat zal inderdaad niet gemakkelijk zijn. Als mensen niet meer voor de trein springen maar van een gebouw af springen, plegen ze nog zelfmoord. Wat ik wel erg vind van het springen voor de trein, is dat het zoveel mensen voor de rest van hun leven mankeert. Als mensen dan de boel bij elkaar moeten rapen, laat dat een vreselijke indruk achter. Ik zal in ieder geval met VWS nader bekijken in hoeverre wij het aantal suïcides op het spoor verder kunnen terugbrengen. Al dring je het aantal maar met tien terug, dan is het toch nog pure winst.

De doelstelling voor de overwegveiligheid is ruimschoots gehaald. Dat is goed nieuws, zeker gelet op de toename van het trein- en wegverkeer in de afgelopen jaren. Maar toch, ook hierbij is er elk jaar sprake van veel slachtoffers. In de eerste helft van 2009 waren er op overwegen negen doden. Dat zijn er toch weer flink wat. De zorgen die op dit punt Kamerbreed zijn geuit, worden door mij gedeeld. Ik heb ProRail gevraagd om een drietal verbeteringen door te voeren. Allereerst het beveiligen van

onbewaakte overwegen op drukbereden baanvakken en spoortrajecten. Ik wil daarmee tegemoetkomen aan de opmerking van mevrouw Van Gent ter zake. Tevens wil ik daarmee uitvoering geven aan de motie van de heer Van der Staaij van december 2008. Momenteel worden maatregelen genomen om op het traject Barneveld–Amersfoort van de Valleilijn een aantal onbewaakte overwegen alsnog te beveiligen. De maatregelen zijn op dit moment in uitvoering. Daarnaast zijn inmiddels alle drukbereden spoortrajecten met onbeveiligde overwegen in Nederland onderzocht. Totaal gaat het om 27 overwegen met een openbaar karakter. De analyse hiervan zond ik de Kamer bij brief van 1 september van dit jaar. Aan de hand van de risicoanalyse heeft ProRail beoordeeld dat deze overwegen voldoen aan gestelde veiligheidseisen, iets wat wordt bevestigd door de inspectie. Bij acht overwegen zijn er echter duidelijk mogelijkheden voor verbeteringen. Ik noem ze: Boxtel, Haren, Hengelo, Rheden, Sittard, Geleen, Stein en Voorst. Ik heb ProRail gevraagd hiervoor extra veiligheidsmaatregelen te nemen, iets wat natuurlijk in constructief overleg met de gemeenten zal moeten gebeuren.

Dan het tweede actiepunt, het verkorten van sluitingstijden van overwegen. Overwegen bij stations blijken de grootste risicogroep te vormen. De ongevalstatistieken laten dit ook duidelijk zien. Als een overweg lang dicht is, terwijl er nog geen trein langskomt, worden mensen ongeduldig. Sommige weggebruikers en voetgangers hebben de neiging om dan tussen de overwegbomen te gaan slalommen, eronderdoor te kruipen et cetera. Veel woordvoerders hebben hier eerder aandacht voor gevraagd, de heer Roemer bijvoorbeeld naar aanleiding van de overweg in Gilze-Rijen. Door onnodig lange sluitingstijden te verkorten, kan dit soort gevaarlijke situaties verminderd worden. Daarom zal ProRail het komend half jaar met voorgenomen maatregelen ervaring opdoen bij een notoire overweg in Hilversum. Op basis van deze ervaringen zullen vanaf volgend jaar maatwerkoplossingen aangedragen worden. Het gaat in Nederland om 50 overwegen met automatische halve overwegbomen, waar wij willen kijken of op deze manier de sluitingstijden kunnen worden verkort. Ik zal de Kamer daarover te zijner tijd uiteraard berichten.

Het derde actiepunt betreft het aanbrengen van hekwerken aan overwegbomen. ProRail kijkt nu actief of het slalommen of onderdoor kruipen te verminderen is door weer hekwerken te plaatsen onder de overwegbomen op ongeveer 100 gevaarlijke locaties. Ik kan zeggen dat al is gebleken dat deze maatregel effectief kan zijn. Het sluit aan bij het advies uit het Overwegenplan van de SP van oktober 2008.

Gevraagd is of overwegen waar nodig voor auto's gesloten kunnen worden.

De heer **Roemer** (SP): Ik had mijn waardering al uitgesproken voor de maatregelen die genomen worden. Ik heb er nog wel een opmerking over. U heeft gezegd dat een aantal overwegen beveiligd moeten worden, waarbij ik u onder andere Voorst hoorde noemen. In 2003 was er in Voorst al een groot ongeluk. De Raad voor de Transportveiligheid heeft daarover toen al aanbevelingen gedaan. Dan hebben wij het over 2003. In het rapport dat wij anderhalf jaar geleden hebben geschreven, hebben wij dat punt nog eens onder de aandacht gebracht. Als ik dan hoor dat er aan ProRail gevraagd wordt om dat op te lossen, dan vraag ik mij af hoe dit kan gebeuren.

Minister **Eurlings**: Omdat het gedeeltelijk voor mijn tijd is en het mij niet helder op het netvlies staat, had ik even behoefte aan ruggespraak. De directeur weet mij inmiddels te melden dat tot nu toe deze overweg in de totale lijst te weinig prioritair was om er direct maatregelen op te nemen. Ik kan in elk geval zeggen dat de desbetreffende locatie wordt aangepakt. Als de heer Roemer mij vraagt waarom die locatie in de tussentijd niet als

prioritair is aangemerkt, wil ik hem daarover graag nader berichten in een volgende brief over spoorveiligheid.

De heer **Roemer** (SP): Dat is prima. Overigens, in uw reactie op de desbetreffende passage in ons rapport, wekte u de indruk dat dit iets was wat echt aangepakt moest worden. Dat is twee jaar geleden.

Minister **Eurlings**: De laatste tijd is daar echt hard aan getrokken. Mede naar aanleiding van signalen uit de Kamer en het rapport van de SP hebben wij dit opgepakt. Er is dus wel het nodige gebeurd sindsdien. De laatste twee jaar is er dus wel degelijk hard aan getrokken.

De **voorzitter**: Dus in die nadere brief die u heeft toegezegd gaat u op dit specifieke geval in alle duidelijkheid in?

Minister **Eurlings**: Ja.

Mevrouw Van Gent vroeg of overwegen waar nodig voor auto's gesloten kunnen worden. Ja, een van de mogelijke maatregelen is selectieve sluiting, bijvoorbeeld voor auto's. ProRail past deze maatregel toe als dat aan de orde is. Dat is dus een optie, natuurlijk altijd wel in overleg met de desbetreffende gemeenten et cetera, omdat het voor de lokale situatie de nodige gevolgen kan hebben.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb niet gezegd dat je ze per se voor automobilisten moet sluiten, behalve als de situatie onveilig is. Ik heb er meteen de opmerking aan gekoppeld dat de overweg voor fietsers en wandelaars wel openblijft.

Minister **Eurlings**: Dat is zeer zeker het streven. Ik heb er ook eerder met de heer Duyvendak interessante debatten over gehad. Het kan echter in een bepaald gebied zijn dat juist zo'n voetgangers- of fietsersovergang extreem gevaarlijk blijkt te zijn. Dus het hangt af van maatwerk. Hoe komt zo'n overgang uit de veiligheidsanalyse. Als die er goed uitkomt en het kan, zullen wij uiteraard proberen die fiets- en voetpaden open te houden. Dat spreekt voor zich.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik snap het punt en het is ook waar dat iedereen er zich zo voor inzet. Alleen, soms kun je de veiligheid gemakkelijk verbeteren door bijvoorbeeld een zigzaghekje te plaatsen. Daar wordt dan echter vervolgens niet voor gekozen; er wordt dan een hek neergezet dat de wandel- en fietspaden onderbreekt. Dat komt nog te veel voor. Maar als ik de minister zo hoor, zit hij er nu bovenop.

Minister **Eurlings**: Dit wordt normaal altijd meegenomen. Als het nog niet veilig genoeg is, wordt nagegaan of je met dit soort maatregelen wel een afdoende veiligheidsniveau kunt bereiken. Als zo'n overgang op een verantwoorde manier open te houden is, dan is onze lijn dat die openblijft. Dat is uitgangspunt. Als mevrouw Van Gent concrete voorbeelden kent van overgangen die gesloten worden terwijl ze wel degelijk veilig te maken zijn, dan nodig ik haar gaarne uit mij die te melden, zodat ik er concreet navraag naar kan doen.

Gevraagd is hoe het zit met de veiligheid als wij onze terechte spoorambities tot uitvoer willen brengen. Wij hebben een eerste proef gehad met spoorboekloos rijden. Daar leren wij van. Bij de planstudies in het kader van het programma Hoogfrequent spoor kijken wij nadrukkelijk naar verschillende opties voor routing van het goederenverkeer. Wij kijken hoe zaken ingeregeld kunnen worden, ook qua infrastructuur. Het gaat dan om zowel de rails als aanpassing van knooppunten. Ook noem ik maatregelen ten aanzien van stations en overwegen. Op die manier willen wij tot een risicoanalyse komen die goed is. De veiligheid is een heel

belangrijke randvoorwaarde, in de zin dat de veiligheid niet in gedrang komt bij het laten toenemen van het spoorvervoer. De NS en ProRail zullen de ervaringen met genoemde proef gedegen evalueren en de uitkomsten daarvan zullen ook in de planstudies worden meegenomen. Als je de corridors maar goed genoeg aanlegt, moet het mogelijk zijn om het negatieve effect van meer treinverkeer te voorkomen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Maken van die evaluatie ook onderdeel uit de kosten met betrekking tot toegenomen onderhoud?

Minister **Eurlings**: Absoluut. Zeer zeker.

Vervolgens kom ik te spreken over de stoptonendseinpassages. In 2008 heeft 13% minder passages plaatsgevonden dan in 2007. De daaraan verbonden risico's zijn met ongeveer 11% gedaald in vergelijking met het jaar daarvoor. Het aantal STS-passages in de eerste helft van 2009 was echter ongeveer gelijk aan dat in de eerste helft van het vorig jaar. De spoorsector verwacht dat het aantal verder zal dalen, vooral dankzij de invoering van ATBvv. Wij hebben nu 1100 seinen die met ATBvv zijn uitgerust. Eind dit jaar is 85% van alle treinen voorzien van ATBvv. Dat is wel ongeveer een jaar later dan verwacht. Ik kan het wat dat betreft niet mooier maken dan het is. Positief is wel dat het resultaat steeds beter wordt. Omdat het pas eind dit jaar klaar is, heeft de spoorsector wel iets meer tijd nodig om de ambities volledig te realiseren. Wat waren die volledige ambities? Het aantal STS-passages terugbrengen met 50% en het risico dat verbonden is met die passages terugbrengen met 75%, dit alles gerelateerd aan het referentiejaar 2003. De inspectie verwacht een risicoreductie van tussen de 50% en 65% en een aantalreductie van zo'n 20% na afronding van de implementatie van ATBvv. Ik ben blij dat de risicoreductie de ambities van 75% intussen nadert, maar ik ben niet tevreden met de prognoses over de aantalreductie, dus die 20%. Dat percentage vind ik te gering. Wat staat ons nu te doen? Een extra investering ATBvv. Met de sector heeft overleg plaatsgevonden om die ambities meer kracht bij te zetten. Besloten is zo spoedig mogelijk 100 extra recidiveseinen met ATBvv uit te rusten. Wij verwachten daarmee dat de risicoreductie in 2010 zal zijn bereikt. Ook het aantal STS-passages zal door deze extra investering zeker verder afnemen. Het is wel moeilijk om daar een precieze schatting van te maken, omdat die passages veelal behoorlijk willekeurig optreden. In elk geval moeten de risico's in lijn met de ambities voldoende zijn teruggebracht. Ik zal de Kamer uiteraard in de daartoe gebruikelijke rapportages op de hoogte blijven houden van het verloop van de verdere afname van die passages.

Andere maatregelen om het aantal passages terug te dringen hebben, zoals de heer Roemer terecht stelt, betrekking op de machinistenopleiding. Naar aanleiding van een onderzoek van de inspectie wordt een drietal maatregelen genomen. Bij de implementatie van de Europese machinistenrichtlijn in Nederland zal ik de aanbeveling van de inspectie over opleiding en certificering nadrukkelijk meenemen. Verder ben ik met de spoorsector in overleg om te komen tot de oprichting van een onafhankelijk expertisecentrum op het gebied van vakbekwaamheid van het spoorwegpersoneel. Het gaat er daarbij om mensen voldoende tools mee te geven om ervoor te zorgen dat ze echt in staat zijn hun verantwoordelijkheid waar te maken. Bovendien zal de inspectie erop toezien dat de spoorwegondernemingen de verbeteringen in de bedrijfsvoering ook echt doorvoeren.

De heer **Roemer** (SP): Alles wat de minister nu aangeeft, zal verbeteringen opleveren en dat is natuurlijk prima, maar ik denk toch dat er wat om de hete brij heen gelopen wordt. Zo is al duidelijk geworden dat de ontwerpen voor het proces van railinfrastructuur niet in overeenstemming zijn met de wettelijke regels. Dat is dus iets wat nader onderzocht moet

worden en uiteindelijk verbeterd moet worden. De minister heeft ook al een keer toegezegd dat de inspectie onder machinisten een inventarisatie zou plegen van de problemen. Niet zozeer de zichtbaarheid als wel de herkenbaarheid blijkt in veel gevallen het probleem te zijn. Ik hoorde heel recent een machinist spreken over Eindhoven. Na een ongeluk in de jaren '90 aldaar is een sein ruim 100 meter verplaatst om vervolgens een paar jaar later door ProRail weer te worden teruggezet op de oude plek. Mijn laatste vraag betreft de ATBvv. Als de minister zegt dat het eind van het jaar 85% moet zijn, terwijl hij zelf heeft geschreven dat het aan het begin van het jaar 82% was, dan maak ik mij daar toch wel heel erg zorgen over. Er zal dus meer moeten gebeuren. Het is nu namelijk al de derde keer dat een toezegging niet nagekomen kan worden. Met dezelfde betrokkenheid als die waarover wij al bij een eerder gevoelig onderwerp gesproken hebben, zullen wij nu ook dit onderwerp moeten benaderen. Dit is namelijk een groter probleem dan men nu doet voorkomen.

Minister Eurlings: Ik heb al gezegd dat wij 100 extra seinen met ATBvv gaan plaatsen en dat wij daarvan die extra groei verwachten. Dat is ook een verwachting die door andere partijen, zoals de inspectie, wordt gedeeld. Op de overige twee vragen van de heer Roemer kom ik straks verderop in mijn betoog terug.

De heer Cramer (ChristenUnie): De minister had het eerder over de vakbekwaamheid van de machinisten en het inrichten van een expertisecentrum. Maar wat moet dat expertisecentrum precies doen bovenop wat met een goede opleiding en wegbekendheid eigenlijk al gewoon de praktijk kan zijn? Wat beoogt de minister nu te bereiken, daar waar eigenlijk de discussie erover gaat hoe gezorgd kan worden voor een goede wegbekendheid?

Minister Eurlings: De bedoeling van het expertisecentrum is om na te gaan hoe je de machinistenopleiding effectiever kunt maken, hoe je ervoor kunt zorgen dat het doel van die opleiding beter wordt bereikt. Een machinist kan wel gemakkelijk als een schuldige worden aangewezen, maar het is de vraag of hij wel voldoende tools had. Het gaat dus puur om een extra instrument om te zorgen dat de vooropleiding en wellicht ook de bijscholing maximaal zijn. Daar kan nooit iets op tegen zijn, omdat eerder terecht de vraag naar voren is gebracht of wij van mensen niet dingen verwachten die ze gelet op hun opleiding of datgene wat niet in ze geïnvesteerd is, niet altijd even goed kunnen waarmaken. Theoretisch heeft de heer Cramer gelijk dat het onderdeel moeten uitmaken van de opleiding, maar in de praktijk kun je je afvragen of het niet nog een stapje beter kan.

De heer Cramer (GroenLinks): Voor mijn doen heel ongebruikelijk wil ik een voorbeeld gebruiken uit het wegverkeer. Het Keizer Karelplein in Nijmegen, een van de bekendste rotondes van Nederland, blijkt buitengewoon ingewikkeld om te rijden, ook al heb je een langjarige ervaring met autorijden. Hoe vaker je die rotonde neemt, hoe gemakkelijker die wordt maar ook hoe gevaarlijker die wordt, omdat je die denkt te kennen. Dat haal je niet naar boven met een expertisecentrum. Dan is wegbekendheid, zodat je kunt reageren op veranderende omstandigheden, van cruciaal belang. Dat bedoel ik.

Minister Eurlings: Dat zou dus ook moeten gebeuren. Mensen zouden daar ook op voorbereid moeten zijn. Toen ikzelf in Eindhoven studeerde heb ik maar heel af en toe de auto genomen. Dat was alleen maar omdat mijn vader er een lpg-tank onder had liggen, want de beurs van de student is klein, zoals u weet. Het was dat mijn pa mij gewaarschuwd had dat als je de autoweg afding, je dan geen voorrang op de rotonde had

maar dat de wegen die leiden naar de rotonde voorrang hadden. Daardoor wist ik tenminste wel dat ik daar niet zomaar kon doorkarren. Dan nog is het gevaarlijk maar voorbereid is het in ieder geval minder gevaarlijk dan niet voorbereid. Vraag is of in de opleiding die voorbereiding voldoende aanwezig is en ook voldoende up-to-date wordt gehouden. Ik denk dat er op zichzelf niets op tegen kan zijn dat je de sector uitdaagt met de vraag hoe je het op een hoger plan kunt brengen, zodat je de mensen nog beter kunt toerusten. Dan nog blijft van belang de scherpte van het moment en de overzichtelijkheid van een situatie ter plekke. Het is dus alleen maar als extra bedoeld, samen met al die andere maatregelen die ik reeds noemde.

De rechter heeft in haar vonnis van de vorige week aangegeven dat het begrip «wegbekendheid» ruim geïnterpreteerd kan worden en dat bij een minimale invulling ervan de betrokken machinist juridisch gezien niet in strijd met de wet handelt. Zoals ik de Kamer in april heb gemeld, werkt de branche aan een betere methodiek voor het verkrijgen en beheersen van die wegbekendheid. De inspectie zal de totstandkoming van die methodiek nauwgezet volgen. Afhankelijk van waar de branche mee komt, zal ik bezien of het begrip «wegbekendheid» een betere juridische basis moet bieden door eisen aan wegbekendheid op te nemen in de regelgeving. Over het seinbeeld geel en de betekenis daarvan voor STS-passages hebben wij het vaker gehad. Zo heb ik bijvoorbeeld in mei 2007 hierover vragen beantwoord. Uit onderzoek is gebleken dat het seinbeeld geel in sommige situaties voor machinisten inderdaad tot onduidelijkheid leidt. Hoewel er geen sprake is van onveiligheid op het spoor denk ik toch dat hier verbetering in moet worden aangebracht. Hoe minder het aantal onduidelijkheden is voor machinisten, hoe groter de verbetering van de daadwerkelijke veiligheid kan worden. Een van die mogelijk onduidelijke situaties kan optreden als een machinist van een station moet vertrekken terwijl het sein op geel staat. Om dat te verbeteren is inmiddels een aantal seinen waar zo'n situatie kan worden voorkomen, met ATBvv uitgerust. Een andere mogelijke onduidelijke situatie kan optreden als een machinist een aantal malen achter elkaar voorbij een geel sein moet rijden. Dat was bijvoorbeeld het geval bij de botsing tussen een goederentrein en een reizigerstrein in Arnhem op 21 november van 2006. De rechtbank heeft hierover op 4 september een uitspraak gedaan. Naar aanleiding van die uitspraak van de rechter heeft FNV Bondgenoten mij op 8 september een brief gestuurd. Ik kan u verzekeren dat ik die brief op de kortst mogelijke termijn correct zal proberen te beantwoorden. De uitspraak van de rechter ondersteunt het initiatief om de eisen met betrekking tot wegbekendheid aan te scherpen. Aanvullend aan deze maatregel heb ik aan ProRail gevraagd om bij de vervanging van de beveiligingsinstallaties, het zogenaamde Mistral-programma, dit soort onduidelijke situaties aan te pakken. Overigens vind ik dat we niet alleen moeten toetsen of de machinist de regels voor seinen goed opvolgt, maar ook of die regels zelf wel duidelijk en voor de machinist goed werkbaar zijn. Het gaat er dus niet alleen om hoe de machinist zelf heeft geopereerd maar ook of hij maximaal in staat is gesteld om goed te opereren. Het verhaal heeft dus twee kanten. Ik heb daarom aan de spoorsector gevraagd de regels voor de vertrekprocedure nogmaals kritisch te bezien, dit in lijn met de aanbeveling van de inspectie naar aanleiding van de botsing tussen een intercity en een Thalystrein bij Gouda op 11 oktober. Hierbij was ook sprake van een STS-passage. Ten slotte is het van belang dat de spoorsector ruim 1000 seinen heeft beoordeeld op duidelijkheid en zichtbaarheid en op basis daarvan bijvoorbeeld obstakels die het zicht belemmeren, heeft verwijderd. Hiermee zijn in het kader van het STS-programma de meest kosteneffectieve maatregelen gerealiseerd of ten minste in gang gezet.

De heer Cramer heeft mij gevraagd of ik de mening deel dat de wegbekendheid de noodzakelijke maar niet voldoende voorwaarde is voor een veilig railverkeer. Ik kan daarop heel kort en duidelijk antwoorden: ja.

Ik deel die lijn van de heer Cramer. Om menselijke fouten zo veel als mogelijk te voorkomen en de gevolgen van menselijke fouten zo veel als mogelijk te beperken, is er een heel scala aan technische en ook procedurele maatregelen. Bijvoorbeeld het ATBvv-systeem, de opleiding van machinisten en de veiligheidszorgverplichting van beheerders en vervoerders. Met wegbekendheid wordt dus niet bedoeld op de onderlinge verbanden van de seinbeelden maar wel op de locaties waar de seinen te zien zijn.

De heer Cramer heeft verder gevraagd of het seinbeeld met de betekenis «er volgt een stoptonend sein binnen remwegafstand» al in 1987 is voorgesteld en goedgekeurd, maar dat tot op heden, 22 jaar later, dat niet is ingevoerd. In de jaren 1987 tot en met 1991 is er discussie geweest over dit seinbeeld zowel tussen deskundigen als tussen de toenmalige NS-directie en het ministerie van V en W. In 1991 heeft de toenmalige directie van de NS op basis van deze discussie besloten van dit seinbeeld af te zien. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat is daar toen mee akkoord gegaan. Wat waren toen, 18 jaar geleden, de belangrijkste argumenten om af te zien van dit zogenaamde seinbeeld geel knipper 37,5? De lange tijd die nodig zou zijn voor de ombouw van seinen – dat was naar schatting 10 jaar – gedurende welke tijd sprake zou zijn van 2 typen seinstelsels naast elkaar, eentje met geel knipper 37,5 en een eentje zonder geel knipper 37,5, werd als een risico gezien. Ten tweede was de op dat moment heersende verwachting dat de ATB-nieuwe generatie op grote schaal zou worden ingevoerd. Deze nieuwe generatie ATB zou het probleem geel-geel-rood oplossen. Uiteindelijk is echter ATB-nieuwe generatie op een zeer beperkt aantal lijnen ingevoerd. De verdere uitrol is inmiddels achterhaald door nieuwe ontwikkelingen, waaronder het ERTMS.

Is het waar dat de waarneembaarheid van seinen door IVW wordt getoetst aan interne regels van ProRail en niet aan de Regeling Spoorverkeer? Nee, dat is niet waar. Ik kan hier bevestigen dat de inspectie wat betreft de waarneembaarheid van seinen allereerst toetst aan de Regeling Spoorverkeer. Deze regeling bepaalt dat seinen zodanig worden geplaatst dat de bestuurder afhankelijk van de plaatselijk toegestane maximumsnelheid in ieder geval in staat is deze tijdig waar te nemen en daar op een passende manier op te reageren. Dit zijn regels die door ProRail vervolgens worden geoperationaliseerd in interne regelgeving. De inspectie toetst vervolgens op deze geoperationaliseerde regels. Dit alles is een gebruikelijke werkwijze in situaties waarin de wet- en regelgeving doelregels bevat en waarbij het vervolgens aan bedrijven en de sector wordt overgelaten om er verder maatwerkinvulling aan te geven.

De heer Cramer heeft gezegd dat het beter zou zijn om naar aanleiding van de botsing in Arnhem en de uitspraak van de rechter de infra aan te passen met een nieuwe seinbeeld en grotere afstanden tussen seinen in te stellen. Ik denk dat daar het nodige op is af te dingen. In de jaren '90 is een nieuw seinbeeld overwogen, maar is dat om de redenen die ik al noemde niet doorgevoerd. Het vergroten van de seinafstanden betekent dat alle grote emplacementen omgebouwd en groter zullen moeten worden. Dit is niet alleen in termen van ruimtelijke ordening vaak een moeilijke kwestie – ik ken veel gemeenten waar men het emplacement heel graag heel veel kleiner wil – maar ook de kosteneffectiviteit komt dan heel snel in het gedrang, aangezien het veelal mateloos dure operaties betreft. Ik wil wel twee extra kosteneffectieve maatregelen toevoegen. Zowel het aanscherpen van de wegbekendheid en toetsing daarop, als in het kader van het vervangingsprogramma voor beveiligingsinstallaties, Mistral, het zo veel als mogelijk opheffen van de zogenaamde geel-geel-roodsituaties. Als wij dat bereiken, kunnen wij op een kosteneffectievere manier de veiligheid verder dienen.

De heren Roemer en Cramer hebben gevraagd naar de rechterlijke uitspraak van 4 september jl. De rechtbank van Arnhem heeft een machi-

nist die in 2006 betrokken was bij de STS-passage vrijgesproken. Volgens de inspectie lag de belangrijkste tekortkoming bij de machinist omdat hij onvoldoende wegbekendheid had. De wettelijke vereisten voor wegbekendheid zijn zeer beperkt. De rechter oordeelt dat in juridische zin de machinist voldoet aan deze beperkte wettelijke eisen. De inspectie is van mening dat vanuit veiligheidsoptiek de wegbekendheid niet voldoende was. Wat kunnen wij hier nu van leren? Eigenlijk precies datgene waar wij het zo-even in een interruptiedebatje over hadden. De jure staat de machinist gewoon in zijn recht. Ik wil dan ook benadrukken dat ik op geen enkele manier vind dat die machinist als persoon zich in de hoek geplaatst dient te voelen. Ik ga er net als de Kamer van uit dat zowat iedere machinist altijd zal proberen het optimale te doen om de veiligheid te garanderen. Echter, met het oog op de veiligheid en het voorkomen van dit soort gebeurtenissen in de toekomst, moeten wij wel met elkaar constateren dat het beter is als machinisten beter toegerust zijn op dit soort situaties. Vandaar dat ik een tweeledig sopoor voor ogen heb. Ten eerste wil ik nog eens heel nadrukkelijk kijken hoe de opleiding en de toerusting materieel op een hoger niveau kunnen worden gebracht. Ten tweede wil ik nagaan hoe wij de eisen met betrekking tot wegbekendheid nader kunnen aanscherpen.

Dan de wettelijkheid. Geel-geel-roodseinbeeldopvolging is volgens ons niet in strijd met de wet. In de Regeling Spoorverkeer staat dat het wettelijk wel kan, maar dat wil niet zeggen dat ik het gewenst vind. Integendeel. Zoals gezegd, heb ik ProRail gevraagd om bij de vervanging van de beveiligingsinstallaties dit aantal situaties verder te verminderen, omdat wij dit gewenst vinden uit onder andere ergonomisch en veiligheids-oogpunt. Wij zullen dus zo veel als mogelijk deze opvolgingen opheffen. Ik deel niet de mening dat er sprake is van redeneerfouten bij de afschaffing van de kwiteerfunctie. In 1995 is besloten af te zien van het activeren van deze functie in de treinen. Uit onderzoek was immers gebleken dat het kwiteren geen positieve veiligheidsbijdrage had, maar soms juist een oorzaak van afleiding was. Toen waren de experts het ook met elkaar eens dat het niet goed werkte. Ik ben nu niet van mening dat wetgeving en praktijk rond deze kwiteerfunctie niet met elkaar in overeenstemming zijn. In de Regeling keuring spoorvoertuigen – dat is bijlage 7 – staat de kwiteerfunctie nog steeds voorgeschreven. De technische kwiteervoorziening is onderdeel van de standaardspecificaties van ATB-apparatuur. Sinds de afschaffing van de functie is de technische functie nog steeds in de apparatuur aanwezig maar is deze gewoon niet meer in werking gesteld. Op dit moment herzie ik de regeling. Ik ben voornemens om dan ook de kwiteervoorziening uit de ATB-specificaties te verwijderen, dit in lijn met de conclusies uit 1995.

Gevraagd is naar de bijna-botsing met de hsl, waar de Telegraaf over heeft bericht. De inspectie stelt hiernaar nadrukkelijk een onderzoek in. Ik heb hierover ook al contact gehad met de inspecteur-generaal over de eerste beelden. Die komen erop neer dat de wissel waar de trein op de rijweg van de hsl terecht had kunnen komen, op ongeveer 1500 meter afstand ligt. Er is dus geen sprake geweest van een bijna-botsing. De remweg is echt lang genoeg om te voorkomen dat er een botsing had kunnen plaatsvinden. Het is een STS-passage met laag risico maar dat wil overigens niet zeggen dat een en ander niet goed moet worden uitgezocht. Het beeld van een trein die ineens achteruit spurt, is niet iets wat wij in dit land willen hebben.

De heer Roemer vroeg wanneer de seinen aangepast worden. De rechter geeft aan dat de afstand tussen het gele en het rode sein zo kort was, dat het de machinist niet is aan te rekenen dat hij met de snelheid die de trein had, niet voor het rode sein is gestopt. De rechter vindt hem dat, ook de jure, niet aan te rekenen. Zowel op de korte als de langere termijn worden maatregelen genomen om deze problematiek aan te pakken.

Een van de ambities uit de tweede kadernota Railveiligheid is om het gehele Nederlandse spoornet te voorzien van een treinbeïnvloedings-systeem. Bijna het gehele spoorwegennet is er al geruime tijd mee uitgerust maar op de laatste gaten in het net blijkt het heel erg te hangen. Vaak zijn het grensbaanvakken. Nederlandse en buitenlandse vervoerders moeten met elkaar rekening houden et cetera. De woordvoerders hier zullen zich de vele debatten over de grensoverschrijdende afstemming van systemen ook rond de hsl nog wel herinneren. Het beeld is nu dat in 2010 het treinbeïnvloedings-systeem Krokodil zal zijn aangelegd op het traject tussen Maastricht en de Belgische grens. De heer Cramer heeft gevraagd waarom niet is gekozen voor een moderner systeem. Ik neem aan dat hij daarmee doelt op het TBL1+-systeem. ProRail heeft voor de aanleg op de baanvakken Maastricht-Belgische grens verschillende systeemkeuzes beoordeeld en heeft daarbij TBL1+ ook nadrukkelijk meegenomen. Waarom heeft nu toch die «oude» Krokodil de voorkeur? Dat is omdat TBL1+ op z'n vroegst in 2012 kan worden aangelegd terwijl wij de implementatie van de Krokodil – dat is nu wel redelijk zeker – uiterlijk in 2010 hebben afgerond. Dan kom je inderdaad op de vraag of wij nog een aantal jaren langer moeten wachten. Dan heeft het de voorkeur van ProRail en die van ons om het dan maar met het oude maar bijtgrage beestje te doen. Hetzelfde geldt voor de overgang bij Roosendaal. Op 2 juli was er kortstondig rook in de Schipholtunnel. De eerste onderzoeken van NS en ProRail waren positief rond het thema van veiligheid, maar de getuigenverklaringen van machinisten en anderen riepen weer veel vragen op. Toen ik er over werd bevraagd heb ik direct gezegd dat ik de IVW en de Inspectie Openbare orde en Veiligheid had verzocht om hier nadrukkelijk onderzoek naar te doen. Naar verwachting zal dat brede onderzoek in november zijn afgerond. Mijn oordeel over deze gebeurtenis zal ik ook echt pas geven als ik kennis heb genomen van de resultaten van het onderzoek en ik overleg heb gehad met de ambtgenoot van BZK. In het kader van het onderzoek wordt onder meer onderzocht of tijdens de gebeurtenis de communicatie correct en volgens afgesproken procedures is verlopen en of alle partijen op de juiste wijze hun verantwoordelijkheid hebben genomen. Volgens de procedure bij calamiteiten ligt de eindverantwoordelijkheid om beslissingen te nemen bij de officier van dienst van de aanwezige hulpdienst, en dat is meestal de brandweer. ProRail heeft mij geïnformeerd dat elke vier jaar een grootschalige oefening plaatsvindt waarbij ook in de tunnel op ernstige calamiteiten wordt geoefend. De laatste oefening was in september 2007. Ik zal naar aanleiding van de resultaten van het onderzoek in overleg met BZK beoordelen of wij de oefeningen moeten aanpassen. In antwoord op recente Kamervragen hebben mevrouw Ter Horst en ikzelf de stand van zaken gemeld en aangegeven hoe en door welke verantwoordelijke partijen uitvoering is gegeven aan de aanbevelingen uit het rapport van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid van november 2003. Als extra garantie wil ik hier melden dat in het onderzoek dat door de inspecties wordt gedaan ook nadrukkelijk de vraag aan de orde zal zijn hoe opvolging is gegeven aan de conclusies en aanbevelingen van de heer Van Vollenhoven. Wij zullen daarin ook breed kijken naar het tunnellandschap. Als wij dan toch de tunnelvisie moeten ontwikkelen, laten wij die dan ook maar in een keer afronden, zodat wij daarna weer met een brede blik verder kunnen gaan. Wij behoeven de Roermond-discussie niet over te doen. Als het misgaat in een tunnel, is het ook echt link. Daarom vind ik dat wij het breed moeten oppakken. Ook de getuigenverklaringen zullen nadrukkelijk aan de orde komen. Ik hoop dat wij in november een concluderend beeld hebben van wat er aan de hand is geweest.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Begrijp ik nu dat de minister mij nu toezegt dat die acht andere spoortunnels gewoon integraal deel uitmaken van dit onderzoek?

Minister **Eurlings**: Absoluut, ja.

Mevrouw Van Gent heeft gevraagd naar de commissie-Jol. Ik kan haar toezeggen dat ik hierop schriftelijk terugkom, uiterlijk in oktober.

De heer Roemer heeft gevraagd naar de veiligheidsmarges. Ik kan hem zeggen dat ik het signaal van de inspectie ter zake zeer serieus neem. Ik zal dit punt ook nadrukkelijk betrekken bij de ontwikkeling van de Europese TSI-normen. Daarnaast zal de inspectie blijven inspecteren om erop toe te zien dat de veiligheidsmarges behouden worden en niet worden overschreden. De marges moeten dus worden gerespecteerd en ook in de nieuwe Europese normen zal dit helder tot uitdrukking moeten komen. Verder heeft de heer Roemer gesproken over een personeelsparagraaf. ProRail besteedt aan op basis van Europese regelgeving en daarbij wordt op basis van prijs en kwaliteit beoordeeld. Als je tot personeelsovername zou willen komen, is het probleem dat er de jure geen sprake is van een onderhoudsconcessie maar van contracten die volgens de aanbestedingsregels moeten worden gegund. Bij een concessie kun je dus wel zo'n personeelsparagraaf opnemen maar bij een contract voor een opdracht kun je volgens de aanbestedingsregels een bedrijf niet verplichten personeel van een ander over te nemen. Ik hoop overigens dat bedrijven die het goed doen, zich ook goed prepositioneren om de volgende opdracht te krijgen. Dat maakt het probleem overzichtelijk.

De **voorzitter**: Alvorens over te gaan naar de tweede termijn, meld ik dat de heer Mastwijk van het CDA mij heeft aangegeven zich te moeten verontschuldigen vanwege een vergadering elders in het gebouw, waarbij hij mij overigens nog toevoegde geen behoefte te hebben aan een tweede termijn omdat zijn vragen voldoende zijn beantwoord. Ik geef de overige leden nu gelegenheid voor een korte tweede termijn.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Allereerst de ruimere normering voor het onderhoud. In het rapport van de inspectie ging het er niet zozeer over dat men over de schreef zou zijn gegaan, als wel over het feit dat de grenzen zodanig zijn opgezocht dat de inspectie constateert dat daar een probleem kan gaan ontstaan. Wellicht is het zinvol dat de minister daar schriftelijk op reageert, zodat hij er nog eens goed naar kan kijken. Datzelfde geldt voor de wettigheid ten aanzien van de STS. Wellicht reik ik de minister hierover nog wat vragen aan. Dus graag krijg ik hierop ook graag een schriftelijke reactie van de minister.

Met betrekking tot de personeelsparagraaf heb ik de indruk dat de minister zo-even wat uit de losse pols reageerde. Naar ik heb begrepen staat ProRail zeker niet onwelwillend tegenover het opnemen van een dergelijke paragraaf. Voor zover mijn informatie reikt zijn er dus wel dege-lijk mogelijkheden op dit punt, vergeleken ook met de insteek zoals die voor Wp2000 is gekozen. Ik verneem hierop graag van de minister een reactie, al dan niet schriftelijk.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister voor de uitgebreide beantwoording. Wat betreft het seinbeeld, maak ik uit zijn woorden op dat ATBNG de oplossing had moeten zijn maar dat het dit toch niet is. Hij maakte toen een klein uitstapje naar ERTMS. Ik zie het plan van aanpak van de uitrol van de ERTMS graag tegemoet.

Niet tevreden ben ik met het antwoord van de minister over de Krokodil. Het punt is dat de Belgen dat systeem niet goed genoeg vinden en het gaan vervangen, terwijl dit jaar 80% van het net het nieuwe beveiligings-systeem heeft. Het is dus raar als de minister dan zegt dat het pas in 2012 beschikbaar is. Ik zou graag zien dat de minister daar nog eens naar kijkt en dat hij nog eens nagaat of dit wel de goede beslissing is. Naar mijn stellige overtuiging is dat het niet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Het lijkt bijna een typisch gevalletje van paarse krokodillentranen, als ik de heer Cramer zo hoor, maar goed, wij horen het antwoord graag. Ik wil mijn tweede termijn gebruiken voor het maken van drie positieve opmerkingen. Het was namelijk drie keer raak als het om mijn inbreng gaat. De minister gaat serieus kijken naar de positie van fietsers en wandelaars waar het gaat om de spoorwegovergangen. Hij ziet ook concrete zaken van mij tegemoet. Ik zal er zeker naar kijken, want het is toch een punt dat steeds terugkomt. Verder vind ik het heel belangrijk dat bij het onderzoek naar de Schiphol-tunnel ook de andere tunnels worden betrokken. Er was toen in die tunnel toch sprake van een heel nare situatie. Er bereiken mij berichten van mensen die in die treinen zaten en daar toch wel benauwde ogenblikken hebben beleefd.

De minister heeft toegezegd uiterlijk in oktober schriftelijk te antwoorden op mijn vraag over de commissie-Jol. Ik mag aannemen dat dan helderheid wordt gegeven over de precieze onderzoeksopdracht en over welke partijen erbij worden betrokken. Ik zou het namelijk echt jammer vinden als de minister in dat proces partijen verliest die wel degelijk ook een interessante mening hebben over deze kwestie. Het is dan ook niet de bedoeling dat ze, als het rapport al bijna getikt is, nog een beetje als mosterd na de maaltijd mogen aanschuiven.

Minister **Eurlings**: Voorzitter. Allereerst het onderhoud. Als de inspectie zegt dat het gevaarlijk wordt omdat de grenzen worden opgezocht, dan is het altijd beter als je mega ver van die grenzen wegblijft. De hamvraag voor de inspectie is: als je grenzen opzoekt, ga je er dan overheen of kan er worden gegarandeerd dat je binnen die grenzen blijft? Vandaar het antwoord dat ik heb gegeven, namelijk dat de inspectie er heel scherp op zal toezien dat grenzen niet worden overschreden en dat het dus veilig blijft. Daarnaast is het van belang dat een en ander ook heel nadrukkelijk wordt verankerd in de Europese regelgeving. Ik garandeer hier dus dat niet aan de grenzen zal worden getornd. Zo de heer Roemer dat wil, kom ik hierop nog nader schriftelijk terug.

Op de vraag over de wettigheid van de opbouw van de passages zal ik schriftelijk terugkomen met concrete vermelding van het wetsartikel. Ten aanzien van de personeelspassage maakt het echt verschil of er sprake is van een concessie of van openbare aanbesteding van werken. Bij dat laatste moet je kijken naar prijs en kwaliteit en kun je volgens de aanbestedingsregels een personeelsparagraaf niet opleggen.

De heer **Roemer** (SP): Nu snap ik het misverstand. Volgens mij verschillen wij niet van mening. In het noorden van het land komt er een nieuwe concessieverlening voor een onderhoudscontract van vier jaar. Bij dat soort zaken kan het dus wel. U heeft gelijk dat het niet kan bij een aanbesteding maar in dit geval zou het volgens mij wel kunnen. Ik heb ook begrepen dat ProRail er positief in staat.

Minister **Eurlings**: Het punt is dat men landelijk van contracten uitgaat en dat het dan niet gaat. Ik zal er graag schriftelijk op terugkomen om nader het beeld scherp te krijgen van wat al dan niet centraal gebeurt en of het daar wel zou kunnen. Ik zeg er wel bij dat je dan nog moet afvragen of het voor de efficiency van het onderhoud goed is.

De heer Cramer heeft nog gevraagd naar de Krokodil. Het is de Kamer geweest die altijd terecht heeft aangedrongen op het zo kort mogelijk maken van de gedoogsituatie voor de desbetreffende grensoverschrijdende overgangen. ProRail is nu zo ver dat het overgaan naar het alternatieve en – daar heeft de heer Cramer gelijk in – betere systeem, een vertraging van ongeveer twee jaar oplevert. Het kan dus wel, maar de consequentie is dat je een jaar of twee langer de huidige situatie zal moeten gedogen. Daar kan je verschillend tegenover staan. Enerzijds kan

je zeggen: we gedogen al zo lang, dat die twee jaar er ook nog wel bij kunnen. Anderzijds heb je te maken met de veiligheidscomponent en met de positie van de inspectie. Als de Kamer het geen probleem vindt om nog twee jaar langer te gedogen, dan wil ik nog wel eens op een rij zetten wat dat zou betekenen. Wat dat betreft zit ik er dus niet vastgebeiteld in. De heer Cramer heeft namelijk een punt dat het nieuwe systeem beter is, maar de consequentie is wel dat het een vertraging oplevert van twee jaar.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik zou de minister willen vragen schriftelijk terug te willen komen op het feit waarom het twee jaar moet zijn, want mijn informatie is echt anders. De discussie was namelijk dat het nieuwe systeem later ingevoerd zou worden, maar België heeft het versneld. Dus dat hele traject loopt nu al.

Minister **Eurlings**: Ik zal u met alle graagte hierover schriftelijk informeren.

Verder dank ik mevrouw Van Gent voor haar positieve bewoordingen. Ik ben het met haar eens dat het helder moet zijn wat de onderzoeksopdracht is van de commissie-Jol en welke partijen erbij worden betrokken. In oktober zal ik haar daarover nader schriftelijk informeren.

Toezeggingen

De **voorzitter**: Aan het eind van dit prozaïsche debat dat vol zat met krokodillentranchen, seinbeelden en romantiek en waarin ik een «groen knipper 37,5» – relatie zag opbloeien tussen de minister en mevrouw Van Gent, noem ik nog even de door de minister gedane toezeggingen. De minister informeert de Kamer in het eerste kwartaal van 2010 schriftelijk over mogelijke additionele maatregelen ter vermindering van het aantal zelfmoordpogingen op het spoor.

De minister informeert de Kamer schriftelijk over waarom het, na de publicatie van het rapport van de Raad voor de Transportveiligheid in 2003, zo lang heeft geduurd voordat er maatregelen zijn genomen bij de overweg in Voorst.

De minister komt uiterlijk in oktober schriftelijk terug op de vraag van het lid Van Gent over de onderzoeksopdracht van de commissie-Jol en de partijen die bij het onderzoek van de commissie betrokken worden.

De minister komt schriftelijk terug op het rapport van de Inspectie Verkeer en Waterstaat van februari 2009 over veiligheidsmarges bij onderhoud op het spoor.

De minister komt schriftelijk terug op de vraag of de seinopstelling geel-geel-rood wettelijk mag.

De minister komt schriftelijk terug op de mogelijkheid om bij decentrale aanbesteding van onderhoud aan het spoor een personeelsparagraaf in te bouwen.

De minister komt schriftelijk terug op de vertraging die het zou opleveren om op het traject Maastricht-Luik het systeem TBL1+ aan te leggen, in plaats van het systeem Krokodil.