

Vergaderjaar 2018–2019

33 652

Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 71

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 24 juli 2019

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft op 20 juni 2019 overleg gevoerd met mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 mei 2019 inzake stand van zaken vergunningverlening Drielandentrein (Kamerstuk 23 645, nr. 704);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 26 april 2019 inzake tiende voortgangsrapportage European Rail Traffic Management System (ERTMS) en BIT-advies (Kamerstuk 33 652, nr. 64);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 17 mei 2019 inzake programmabeslissing ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 65);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 29 mei 2019 inzake vergunningverlening Drielandentrein (Kamerstuk 23 645, nr. 706);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 juni 2019 inzake ontwikkelingen spoorveiligheid (Kamerstuk 29 893, nr. 239);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 4 juni 2019 inzake ILT-rapport «Monitoring van uitvoering aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid» (Kamerstuk 29 893, nr. 238);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 11 juni 2019 inzake verslag Basisnet 2018 (Kamerstuk 30 373, nr. 70);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 12 juni 2019 inzake ontwikkelingen veiligheid emplacement Kijfhoek (Kamerstuk 29 893, nr. 240);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 7 juni 2019 inzake achtergronddocumenten programma ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 66);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat d.d. 14 juni 2019 inzake beantwoording vragen commis-**

**sie over de programmabeslissing ERTMS (Kamerstuk 33 652,
nr. 65) (Kamerstuk 33 652, nr. 67).**

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: Schonis
Griffier: Rijkers

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Amhaouch, Remco Dijkstra, Kröger, Schonis en Ziengs,

en mevrouw Van Veldhoven-van der Meer, Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat.

Aanvang 14.40 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, ik open hierbij de vergadering van de vaste Kamercommissie van Infrastructuur en Waterstaat. Vandaag is aan de orde het onderwerp spoorveiligheid en ERTMS. Dat staat, voor de liefhebbers onder ons, voor «European Rail Traffic Management System». Ik heet van harte welkom de Staatssecretaris, iedereen in de zaal en iedereen die dit via internet volgt. Ik stel de aanwezige Kamerleden even aan u voor. Dat zijn Remco Dijkstra van de VVD, de heer Amhaouch van het CDA en de heer Ziengs, ook van de VVD. De heer Dijkstra is hier in de hoedanigheid van rapporteur. Zojuist komt binnen mevrouw Kröger van GroenLinks. Mijn naam is Rutger Schonis van D66 en ik mag vandaag deze vergadering voorzitten.

De rapporteur, de heer Dijkstra, zal zo meteen eerst wat zeggen over het ERTMS-project. Daar komt een reactie op van de Staatssecretaris. De Staatssecretaris heeft een aantal mensen meegenomen. Die wil zij even introduceren, geloof ik.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voorzitter. Ik wil vooral aangeven dat ik vandaag versterking heb van Mirte. Mirte heeft mij ooit een brief geschreven waarin zij vroeg of ik iets kon doen aan het plasticprobleem. Toen heb ik gezegd dat ik, naast dat ik me hard maak tegen plastic, nog een heleboel andere dingen doe. We kwamen erop uit dat het best leuk zou zijn als zij eens een dagje mee zou lopen, zodat zij eens kon zien wat een Staatssecretaris allemaal doet. We zijn vanochtend gestart bij het Fietscongres in Houten en ze zit nu even hier. Mochten jullie het te saai maken, dan vertrekt ze op een gegeven moment. Houd daar dus rekening mee en maak het begrijpelijk voor Mirte. Net werd al gezegd dat Mirte wellicht de Staatssecretaris van de toekomst is. Ze is politiek niet aan mijn partij gebonden, dus doe allemaal uw best; je weet maar nooit waar het op uitkomt. Dat wilde ik even toelichten.

De voorzitter:

Dank u wel, en een speciaal welkom aan Mirte omdat ze vandaag in ons midden is.

Meneer Dijkstra, ik wil u als rapporteur als eerste het woord geven om uw bevindingen te vertellen en vragen te stellen.

De heer Remco Dijkstra (VVD):

Voorzitter, dank u wel. Vandaag hebben we het over ERTMS: het Europese Rail Traffic Management Systeem. Ons huidige beveiligingssysteem voor treinen raakt verouderd. Het aantal treinen in Nederland neemt ook verder toe. We willen allemaal met de trein en we willen doorrijden. Het nieuwe systeem ERTMS kan ingevoerd worden op met name de internationale spoorlijnen en op de drukste trajecten. Voor de leken: ERTMS bestaat uit een systeem in de trein en de infrastructuur daarbuiten. Door middel van bakens – balises noemen we die, dat zijn plastic dingen die je vastschroeft op de rails – kunnen beide systemen met elkaar communiceren. Naast de veiligheid is er dus ook voldoende afstand tussen de treinen nodig. De

treinen kunnen elkaar sneller opvolgen. De capaciteit neemt dus toe. De rijtijden en de reistijden tussen bepaalde trajecten kunnen korter door de verbeteringen in de stabiliteit van de technologie van het systeem. Dat komt de betrouwbaarheid ten goede. Bovendien wordt grensoverschrijdend treinverkeer makkelijker.

De overheid en de spoorsector hebben de ambitie uitgesproken om de kwaliteit van het spoor te verbeteren. De invoering van ERTMS kan ons hierbij helpen. De Europese Commissie helpt de lidstaten met de invoering van het systeem. Het is een samenwerkingsprogramma tussen het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, ProRail en de NS. Samen met andere partijen zijn zij aan de slag gegaan met de plannen. Tussen 2026 en 2031 wordt ERTMS uitgerold op de belangrijkste internationale lijnen en op de drukste trajecten. Ik hoop dat u – ik richt mij hierbij tot de Kamerleden – vooral goed kennis heeft genomen van de Railmap 4.0, want met de voorliggende programmabeslissing gaan we een nieuwe fase in: van planuitwerking naar realisatie. In de Betuwe zeggen ze dan: dat is voor het echie, jongen! Daar gaat het om. Sinds ERTMS in juni 2013 tot groot project is benoemd met de startbeslissing en de voorkeursbeslissing, wordt nu dus met uw goedkeuring gestart met de realisatie. Als rapporteur hield ik mij bezig met drie belangrijke componenten hierin, met name de informatievoorziening. Was de informatie volledig als het ging over de financiën, de planning en de stand van de techniek en de ICT?

Tot zover de inleiding, voorzitter. Ik heb wat algemene opmerkingen gemaakt. Ik heb ook behoorlijk wat vragen aan de Staatssecretaris, die hopelijk de Kamerleden kunnen helpen bij hun beslissing.

Want a: het is gebleken dat het budget niet toereikend is voor alle trajecten in Nederland. Met de huidige 2,4 miljard kom je hopelijk een eind, maar niet zover als eerder gedacht. Voor de langere termijn gaf de Staatssecretaris in een eerder overleg al een doorkijkje. Hoeveel spoor er uitgerust gaat worden met ERTMS, hangt natuurlijk af van hoe we gaan aanbesteden. We gingen van twintig trajecten terug naar twaalf en nu naar zeven. Wordt in de genoemde doorkijk naar 2050 die de Staatssecretaris eerder gaf, met een totaalbedrag van rond de 6,5 tot 7 miljard, rekening gehouden met het hele treindomein? Zit in dat bedrag ook de materiaalombouw of is dat niet het geval?

Dan de planning: die is vertraagd. Daarover hebben we eerder gewisseld. Deels is de vertraging verklaarbaar, maar ik moet het wel benoemen. De uitrol van een aantal baanvakken is opgeschoven en met de uitrol van de zeven baanvakken beginnen we vanaf 2026. Daar hebben we eerder in de stukken kennis van kunnen nemen.

De informatie waarop de Kamer haar besluit moet baseren heb ik getracht met behulp van de griffie – dank daarvoor – zo veel mogelijk inzichtelijk te maken. Het is een veelomvattend dossier. Toch heb ik nog de volgende vragen.

Eén: kan de Staatssecretaris de businesscase, zeg maar de maatschappelijke kosten-batenanalyse, van het programma ERTMS waaraan in diverse programmadocumenten wordt gerefereerd, toch nog aan de Kamer beschikbaar stellen?

Twee: kan er een toelichting komen op de vraag waarom de realisatiedatum van twee van de zeven baanvakken is verschoven? Die is namelijk verschoven ten opzichte van de vorige keer. Waarom is dat het geval?

Drie: bestaat de kans dat deze twee baanvakken niet in 2030 gerealiseerd zijn?

Vier: hoe staat haar het ontwikkelpad voor ogen bij de grote stationsemplacementen in de grote steden? Hoe denkt de Staatssecretaris daarover?

Vijf: hoe wordt ervoor gezorgd dat de voordelen van ERTMS voor de rijtijden en de vervoerders echt benut gaan worden? We hebben niets aan een systeem als het niet gebruikt wordt waarvoor het bedoeld is. Worden hierover afspraken gemaakt?

Zes: hoe kunnen we bijsturen als het besluit eenmaal genomen is, als er bijvoorbeeld nieuwe ontwikkelingen zijn? Voor wiens rekening komt dat dan? Hoe wordt daar rekening mee gehouden in de contracten die we zo meteen afsluiten met leveranciers en met aannemers?

Zeven: als kostenramingen te laag blijken, welke gevolgen heeft dat dan voor de omvang van het project, de planning en het budget?

Acht: er wordt gesproken over een bijdrage van 90 miljoen van de vervoerders. Hoe zeker is die en waar bestaat die uit?

Ik ga nog even door, voorzitter.

Negen: ik lees dat projectbudgetten bij uitvoerders worden neergelegd.

Voor welke periode is dat, welke budgetten betreft het en bij welke partijen is dat? Dat is van belang omdat wij als Kamer budgetrecht hebben. Als we in een keer 800 miljoen overmaken naar iemand, willen we er zicht op hebben hoe dat bedrag besteed wordt.

Nummer tien: over risico's is al veel besproken. Kan het voortaan gerapporteerd worden in de nieuwe voortgangsrapportages als het risico groter wordt dan 10 miljoen euro?

Elf: hoe worden de baten van ERTMS verwerkt in de nieuwe afspraken met de vervoerders? Als bijvoorbeeld de NS zo meteen alles op orde heeft, heeft het bedrijf een voordeel als vanaf 2025 de nieuwe concessies gaan lopen. Hoe verrekenen we dat voordeel dan? Hoe houden we dat eerlijk? En hoe vermijden we desinvestering in materiaal als dat zo meteen onverhoopt niet meer wordt ingezet?

Twaalf: kunt u een toelichting geven op de governance tussen de partijen? Op welke wijze is daarin voorzien, gezien de toch wel ingewikkelde structuur van contracten die we met elkaar aangaan?

Dertien: hoe zit het met de veiligheid? Wat doet de safety board eigenlijk? Is de ILT hier ook bij betrokken en kan die haar rol goed vervullen?

Veertien: het BIT-advies van Bureau ICT-Toetsing was vrij stevig en waardevol. Het onderwerp cybersecurity zien we de afgelopen dagen eigenlijk overal voorbijkomen, maar nog niet echt in relatie tot ERTMS. Toch hoor je erover, bijvoorbeeld van de Algemene Rekenkamer, bij een debat over de vitale waterwerken. Laatst rapporteerde de NCTV er ook over. Hoe heeft dit een relatie met ERTMS? Welke rol speelt cybersecurity in dit project? Dit is toch niet alleen een zaak van het Europees Agentschap waaraan gerefereerd wordt, maar ook een zaak van onszelf. Is hier voldoende aandacht voor? Zo ja, waar blijkt dat uit?

Dan nummer vijftien: wat zijn de eisen aan de regionale spoorvervoerders? Zijn die dezelfde als aan de NS? Kunnen zij eventueel eerder overgaan op ERTMS, of juist later, omdat de maatschappelijke meerwaarde op de kleinere lijnen misschien wat geringer is?

Zeventien: wanneer is het huidige ATB-systeem zo verouderd dat de veiligheid in het geding komt? Wat zijn de kosten van het upgraden van het ATB-systeem in verhouding tot ERTMS?

Nog twee, voorzitter. Wat zijn er de risico's en voordelen van als we wachten met de implementatie van ERTMS tot de technologie een stuk verder is? Deze vraag moet ik stellen omdat we voor een keuze staan. Hoe is de bijdrage van vervoerders geregeld als de concessie overgaat naar een andere vervoerder?

En ten slotte: wat voor gevolgen heeft de voorgenomen omvorming van ProRail voor de governance en de organisatie van ERTMS?

En echt ten slotte: als wij of de programmadirectie iets extra's willen, voor wie zijn dan de kosten? Gaat dat ten koste van het uitrolbudget?

Het zijn een hoop vragen, voorzitter. Een aantal ervan kent de Staatssecretaris al, dus die heeft ze deels kunnen voorbereiden. Ik hoop dat ze er goed antwoord op kan geven. We gaan zo meteen een nieuwe fase in. Dat betekent dat we ook moeten kijken in hoeverre de informatie die we tot op heden hebben gehad nog relevant is. Mijn pleidooi als rapporteur is dat we daar in de nieuwe fase opnieuw vorm aan gaan geven. In de komende procedurevergadering zal ik daar voorstellen voor doen.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Dijkstra, in uw hoedanigheid als rapporteur. Ik heb gezien dat de Staatssecretaris heeft meegeschreven. Ze kwam aan het eind van uw vragenlijst ook aan het eind van haar blaadje. Dat kwam precies goed uit. Heeft de Staatssecretaris alle antwoorden paraat? Prima. Dan geef ik het woord graag aan de Staatssecretaris voor het beantwoorden van de vragen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Hartelijk dank, voorzitter. Laat mij beginnen bij het laatste punt dat de heer Dijkstra noemde: de informatievoorziening. Een goede informatievoorziening en een goede informatiestroom tussen Kamer en kabinet is op dit punt cruciaal. Het lijkt me bij elke fase nuttig om te bekijken of de afspraken die we met elkaar over de informatievoorziening hebben gemaakt nog passen bij de behoefte die er in die fase van het project is en of er iets gewijzigd moet worden. Ik zie heel graag de voorstellen van de rapporteur daarover tegemoet en ik zal mijn best doen om de informatie zo aan te leveren dat die voor de Kamerleden zo goed mogelijk inzichtelijk is. Dat is een hele uitdaging bij zo'n technisch, complex en langjarig project. Dank voor het naar voren brengen van dit punt.

Ik dank de rapporteur überhaupt hartelijk voor zijn inbreng. Dit soort langjarige, grootschalige projecten zijn gebaat bij de figuur van een rapporteur, die namens de andere Kamerleden de tijd kan nemen om de diepte in te gaan bij de grote hoeveelheid stukken, daarbij uitstekend ondersteund door de Kamer. Dit helpt ons samen bij het voeren van een goed debat hierover en bij het behouden van een institutioneel geheugen. Individuele Kamerleden kunnen nog weleens wisselen in de loop van zo'n traject – het loopt immers tot 2050 – maar hiermee bouwt de Kamer een institutioneel geheugen op voor het volgen van het traject. Ik denk dat dat belangrijk is bij het beheersen van dit soort complexe trajecten.

De overgang naar ERTMS is een belangrijke stap in de spoorsector. Daarom hecht ik er ook erg aan om hierover met de Kamer van gedachten te wisselen. Voordat ik op de vragen van de rapporteur inga, is het belangrijk om een aantal algemene woorden te wijden aan de programmabeslissing die we vandaag met elkaar bespreken.

We hebben in Europa afspraken met elkaar gemaakt over de uitrol van ERTMS. Met de programmabeslissing die nu voorligt geef ik hier invulling aan. Het huidige treinbeveiligingssysteem, ATB, is toe aan vervanging. Het stamt nog uit de tijd van de jaren 50 en 60 en is opgebouwd met Marshallhulp. Volgens mij bent u allemaal bij ProRail wezen kijken in het ERTMS-centrum. Als je daar de relais ziet met letterlijk het stickertje «1955» erop, dan is het confronterend om te bedenken dat dat ons veiligheidssysteem is.

Conform het regeerakkoord geven we prioriteit aan beheer, onderhoud en vervanging van onze bestaande infrastructuur. Dat doen we ook door bij deze bestaande infrastructuur te investeren in ERTMS. Dat biedt de basis voor het beter benutten van de infrastructuur die er ligt. We kunnen zo inzetten op digitalisering, waardoor treinen op veilige en betrouwbare wijze sneller, hoogfrequenter en op termijn ook automatisch kunnen rijden op het bestaande spoor.

Die stap zetten we bovendien niet alleen. Alle lidstaten zullen voor 2030 de belangrijkste internationale spoorgoederencorridors en voor 2050 het uitgebreide spoornetwerk van ERTMS voorzien. Zo ontstaat er een hoogwaardig netwerk in de EU. De keuze voor een vervanging door een ander systeem dan ERTMS is dan ook niet meer toegestaan.

We hebben de tijd genomen om de programmabeslissing goed voor te bereiden en zorgvuldig te laten toetsen. Ook is gekeken naar de werkwijze van de landen om ons heen. Die gedegen voorbereiding betekent dat we

nu een stevig fundament hebben voor een succesvolle uitrol. Tegelijkertijd weten we dat er tussen nu en 2050 altijd dingen anders zullen zijn en gaan dan dat we nu bedenken. Daarom is het zo belangrijk om bij de uitvoering van het programma zowel de Kamer als de hele sector heel nauw betrokken te houden. Daarom komt er voor de sector ook een stuurgroep onder leiding van mijn ministerie, waarin alle personen- en goederenvervoerders en ProRail en dergelijke betrokken zijn.

De voorzitter:

Een ogenblikje, mevrouw de Staatssecretaris. Ja, ik hoor de bel al. We moeten zo schorsen, want er is een hoofdelijke stemming aangevraagd in de plenaire zaal waarbij allen geacht worden aanwezig te zijn. Dat betekent dat ik zo de vergadering zal schorsen voor enkele ogenblikken, zodat wij hoofdelijk kunnen stemmen. Dat zal binnen nu en vijf minuten zijn, denk ik.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik heb nog twee inleidende opmerkingen en dan stop ik daar. Dan zal ik daarna de vragen van de rapporteur beantwoorden als we terugkomen.

De voorzitter:

Prima.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik wil nog aangeven dat het punt regie terecht zo nadrukkelijk aan de orde is gesteld door de rapporteur. Het is heel belangrijk dat de regie wordt gevoerd wanneer zo veel spelers betrokken moeten zijn bij deze overgang. Daarom is ook de aparte programmadirectie ERTMS bij ProRail ingericht. Zij zijn verantwoordelijk voor het signaleren van ontwikkelingen die van invloed zijn op de inhoud van de opdracht, de planning en het budget, zodat ik daar tijdig een besluit over kan nemen. De rapporteur heeft een aantal meer specifieke vragen gesteld over hoe zich dit verhoudt. Daar zal ik straks op antwoorden.

Daarnaast: ik zei al dat er geen blueprint klaarligt tot 2050. We weten allemaal dat dingen anders kunnen zijn. Ik zorg dus voor een auditplan om jaarlijks toetsen te laten uitvoeren door externe partijen, zodat de kwaliteit van de uitvoering getoetst wordt. Ik vind het dus niet alleen vóór de programmabeslissing belangrijk om te toetsen, maar ook daarna, bij de uitvoering. Zo blijven een onafhankelijke CIO, een externe functionaris die toeziet op de financiële beheersing en de Auditdienst Rijk hierbij betrokken. Daarmee bekijken we ook in de uitvoering nauwkeurig, stap voor stap, al die cruciale aspecten die we bij de voorbereiding nauwkeurig hebben bekeken.

Voorzitter, dit was mijn algemene toelichting op de programmabeslissing. Het is wellicht aan te bevelen om even te wachten met de specifieke vragen totdat de Kamerleden terugkomen. Maar als u daar de voorkeur aan geeft, zou ik er ook al een paar kunnen beantwoorden. Wat u wilt.

De voorzitter:

Ik denk dat u gewoon kunt beginnen met de beantwoording. Ik zie op mijn telefoon dat de hoofdelijke stemming over tien minuten zal plaatsvinden. We kunnen gewoon kijken hoever we komen.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Prima, voorzitter.

De eerste concrete vraag die de rapporteur heeft gesteld, ging over de businesscase. De businesscase van het Programma ERTMS betreft de maatschappelijke kosten-batenanalyse, dat woord werd gebruikt voor de businesscase. Hij is van 12 maart 2014 en hij is aan uw Kamer verzonden bij de voorkeursbeslissing ERTMS. Omdat het een andere term is, kan ik

mij voorstellen dat daarover verwarring is ontstaan. Maar het gaat dus om de kosten-batenanalyse van 12 maart 2014. ProRail werkt aan een plan van aanpak voor de landelijke vervanging van ATB door ERTMS, inclusief de actualisering van de baten. De term «businesscase» is in achtergrond-documenten ook weleens in figuurlijke zin gebruikt om te duiden dat bij goederenvervoerders de kosten voor de baten uitgaan. Het specifieke document is dus het document van 12 maart 2014.

Dan werd er gevraagd om een toelichting te geven op de verschuiving van de realisatiedatum van twee van de zeven baanvakken. Die is verschoven, omdat ik het heel belangrijk vond om de tijd te nemen voor de aanbevelingen van de BIT-toets. Het is beter een paar maanden langer te nemen om de op- en aanmerkingen van de BIT-toets goed te verwerken. Daardoor gaat de aanbesteding iets later starten. Maar het is geen verschuiving van een heel kalenderjaar. Zo is Meteren-Eindhoven verschoven van eind december 2029 naar eind maart 2030. Dat klinkt als een langere verschuiving dan het is, en het heeft te maken met het feit dat we opschuiven en iets later opstarten, omdat we de tijd hebben genomen de BIT-toets goed te verwerken.

Bestaat de kans dat deze twee baanvakken niet in 2030 gerealiseerd zijn? Die kans is er altijd, maar bij bijvoorbeeld Hoofddorp-Duivendrecht is die kans minder dan 15%. Bij Meteren-Eindhoven is de kans ook 15% dat het baanvak later dan augustus 2031 in dienst wordt gesteld. Op dit soort termijnen heb je altijd enige onzekerheid, maar dit zijn de onzekerheden waar we mee werken.

Dan komen we bij een heel terecht punt: de stationsemlacements. De stationsemlacements zijn complex. ERTMS zorgt voor een toename van het dataverkeer over GSM-R. De knooppunten in de emplacements zijn logistiek heel erg complex. Dat betekent dat er grotere invoeringsrisico's zijn bij grotere emplacements. Op dit punt hebben we een les geleerd van de Fyra en van de ervaringen in binnen- en buitenland met ERTMS op kleinere emplacements. Daarom hebben we het emplacement Lelystad als onderdeel van het proefbaanvak in 2026. De uitrol en het tempo waarin dit daarna bij grotere emplacements kan, hangt af van deze ervaringen. We willen natuurlijk de winkel verbouwen terwijl hij openblijft. De emplacements zijn daar dan een cruciaal element in. Daar willen we dus zorgvuldig mee omgaan. Overigens was dit mede het advies van BCG dat toen een review heeft gedaan van het programma en een aantal aanbevelingen heeft gedaan.

Dan kwam heel terecht de vraag: hoe zorgen we ervoor dat de voordelen van ERTMS worden benut? Welke afspraken worden hiervoor gemaakt? Dat we zeker weten dat de voordelen benut gaan worden, is omdat ProRail in de rol van capaciteitsverdeler op het spoor de extra functionaliteiten van ERTMS opneemt in het planningssysteem van de dienstregeling. In het planningssysteem zie je dan extra capaciteit, waardoor ProRail, als er vragen komen voor capaciteit – die zijn er altijd te over, dat weet u allemaal – die nieuwe mogelijkheden kan benutten. We kunnen dus treinpaden ontwerpen met nieuwe mogelijkheden voor reistijdwinsten en capaciteitsgroei. Op deze manier zorgen we ervoor dat de baten worden geconcretiseerd.

Hoe kunnen we bijsturen op moment dat het besluit genomen is als er bijvoorbeeld nieuwe ontwikkelingen zijn? Hoe houden we daarmee rekening in contracten met leveranciers en aannemers? De programmadi-rectie ERTMS en de aangesloten partijen moeten natuurlijk continu technische en functionele ontwikkelingen monitoren. Als nieuwe functies of technieken bewezen technologie worden – we kiezen in Nederland voor bewezen technologie – kunnen deze via een formele wijzigingsprocedure worden opgenomen in de scope van het programma. De stuurgroep ERTMS zal onder leiding van mijn ministerie hierover besluiten. Deze adaptiviteit, zoals je het zou kunnen noemen, zal daarnaast onderdeel gaan vormen van de contracten met de verschillende leveranciers. We

zorgen er dus voor dat we in de contracten met leveranciers ruimte houden voor de mogelijkheid gebruik te kunnen maken van evident betere oplossingen als die er zijn. Gezien de langjarige scope van deze trajecten is dit heel erg belangrijk.

Dan de kostenramingen. Als deze te laag blijken, welke gevolgen heeft dit dan voor de omvang van het project, de planning en het budget? Allereerst: we hebben natuurlijk geprobeerd een goede kostenraming op te stellen op basis van algemeen aanvaarde methodes en het is uitgebreid geaudit. Maar er is ook een risicobudget van 20% opgenomen ter grootte van 400 miljoen, omdat je altijd enige marge nodig hebt. Maar het budget dat we nu hebben van 2,4 miljard blijft taakstellend. Dat betekent dat als het risicobudget toch niet voldoende zou zijn, je met elkaar moet discussiëren over de vraag of je ergens anders geld vandaan haalt of versobert. Dat zijn de twee mogelijkheden. Daarnaast treffen we natuurlijk een reservering voor de landelijke uitrol. Daar zal ik straks nog iets over zeggen. Het vrijgeven van budgetten voor realisatie zal overigens steeds gebeuren op basis van de meeste actuele ramingen.

Ik kom bij de bijdrage van 90 miljoen van de vervoerders. Het programma heeft een raming gemaakt van de totale kosten van de ombouw. Een vraag die hiermee samenhang, was: zit alles nou eigenlijk in dat budget? Is dat budget gebaseerd op het totale bedrag dat nodig is, inclusief materieel? Het antwoord daarop is ja. Maar het programma heeft dus een raming gemaakt van de totale kosten van de ombouw. Daarbij wordt 90% voor de prototyping vergoed en 50% voor de serieombouw van materieel en dergelijke. Hier was ook naar gevraagd door de rapporteur. Ook worden kosten vergoed van toelating en opleiding van machinisten. Het verschil tussen de totale raming en de vergoeding vanuit het programma bedraagt 19 miljoen. Dat zijn dus de kosten die door de vervoerders gedragen moeten worden. De totale kostenraming is gebaseerd op offertes van de industrie en gaat ervan uit dat het bestaande materieel wordt omgebouwd. Als een vervoerder besluit niet meer te investeren in een locomotief, omdat die bijvoorbeeld nog een beperkte levensduur heeft, kan de vervoerder voor zichzelf besluiten de locomotief te vervangen door een locomotief waar het meteen is ingebouwd. Aan de ene kant kun je zeggen dat het dan een vervoergerichte afschrijving is. Aan de andere kant heeft zo'n locomotief, als je die op dat moment verkoopt, nog extra restwaarde, omdat hij op andere plekken nog wel kan worden ingezet, namelijk op de grote hoeveelheid trajecten zonder ERTMS. Dan was er een vraag naar de projectbudgetten. Die worden bij de uitvoerders neergelegd, maar hoe zit het dan met het budgetrecht van de Kamer? Op de begroting van lenW staat het budget van 2,4 miljard tot en met 2030 op artikel 17. In de Begroting 2020 zal het geld worden overgezet van de planstudie naar de realisatiefase. Maar ook de uitgaven hierop worden via het reguliere begrotingsproces en in de voortgangsrapportages verantwoord. lenW zal dit budget dan weer verdelen naar de partijen binnen het programma ERTMS, via bijvoorbeeld beschikkingen voor ProRail, het Provinciefonds of het verrekenen met de concessievergoeding. Even simpel gezegd: we treffen nu eigenlijk een reservering op onze begroting, en alles wat wij uit die reservering halen, verantwoorden we in de halfjaarrapportages en in de begrotingsrapportages aan de Kamer. Dan ziet u precies welk deel van het budget aan welke partij, bijvoorbeeld het Provinciefonds, is gegeven, en waarvoor dat dan is. Ook zal de programmadirectie van lenW een zwaarwegend advies geven voordat er geld wordt verstrekt en voordat er wordt afgerekend. Als extra sturing zal de programmadirectie de projectplannen van de uitvoerende partijen beoordelen op doelgerichtheid en doelmatigheid, voordat de partijen echt mogen starten met de werkzaamheden.

Over de risico's is al veel gesproken. De risico's groter dan 10 miljoen werden genoemd. Ik snap de vraag en ik zal de komende periode onderzoeken wat het betekent om in de volgende voortgangsrapportages

een overzicht op te nemen van de risico's groter dan 10 miljoen. Bij de eerstvolgende voortgangsrapportage zal ik daarover informeren. Hoe worden de baten van ERTMS verwerkt in de nieuwe afspraken met de vervoerders? Heeft de NS voordeel? Nee, de NS heeft geen voordeel. Het is belangrijk om te blijven zorgen voor een gelijk speelveld. Ik snap de vraag dus heel goed. Er zijn criteria opgesteld voor alle vervoerders om te beoordelen of materieel kan worden omgebouwd en vergoed. Heel concreet bespreken we het nu ook al met een zekere partij in Limburg. Daarbij is het al aan de orde geweest. Een van de voorwaarden bij het vergoeden van de materieelombouw is de levensduur van het materieel. Je wil als rijksoverheid natuurlijk desinvesteringen voorkomen. De programmadirectie van ERTMS monitort de baten gedurende de looptijd van het programma. De baten en de financiële effecten voor de vervoerders kunnen op die manier bepaald worden. Bij nieuwe concessieafspraken kan hier dan ook gebruik van worden gemaakt bij het bepalen van wat een reële concessievergoeding is.

Dan kom ik bij de governance tussen de partijen. De samenwerking is natuurlijk cruciaal. Ik noemde al de programmadirectie ERTMS die bij ProRail is ondergebracht. Ook aan de stuurgroep refereerde ik al even. De systeemleveranciers worden gecontracteerd door de implementatieteams. Zij maken afspraken en onderhouden de contracten. De systeemintegrator binnen de programmadirectie zorgt er dan weer voor dat die contracten op elkaar aansluiten en borgt de verkregen kennis concreet in het programma.

Dan de veiligheid en de safety board en de betrokkenheid van de ILT. ERTMS gaat over veiligheid. Om alle partijen mee te nemen en die onderwerpen met elkaar te bespreken is de safety board ingericht. Die adviseert over veiligheidsvraagstukken en coördineert die ook. Uiteraard zit de ILT niet in de safety board, maar de ILT houdt er wel toezicht op. De ILT moet natuurlijk onafhankelijk haar oordeel kunnen geven.

Dan over het BIT-advies. Het is net ook al even kort langsgesproken toen het ging over de uitrol van die bepaalde baanvakken. Ik vond het heel belangrijk dat we het BIT-advies goed zouden opvolgen. Dat hebben we dus gedaan. Cybersecurity is een van de punten die in dat advies genoemd werden. De ontwikkelingen staan nooit stil en cybersecurity moet continu voor ons allemaal een aandachtspunt zijn. Het is dus ook niet alleen een verantwoordelijkheid van de ERA, de European Rail Agency, dus het Europese agentschap voor het spoorvervoer. Het is niet alleen een verantwoordelijkheid van hen, ook binnen het programma worden de nodige maatregelen genomen. Aan de ene kant worden op Europees niveau de specificaties voor ERTMS afgesproken. Maar naar aanleiding van het BIT-advies ga ik wel in overleg met de ERA over het verbeteren van die specificaties in de context van cybersecurity. Door het treffen van specifieke aanvullende maatregelen zorgen we voor een betrouwbaar functioneren van de treindienst met ERTMS. Maar ja, dan moet je er ook altijd weer voor zorgen dat de aanvullende specificaties niet ten koste gaan van de interoperabiliteit die de essentie is van ERTMS. Wat zijn de eisen aan de regionale spoorvervoerders? Zijn die dezelfde? Ja, zij moeten aan dezelfde eisen voldoen.

De uitrolvolgorde werd genoemd. Is er gekozen voor de lijnen met de oudste ATB-systemen? Daarstraks hebben we het gehad over de businesscase. We hebben bij de MKBA gekeken waar de maatschappelijke baten het hoogst zijn. Ik houd daarbij rekening met de Europese afspraken, met de maakbaarheid in relatie tot de vervangingsopgave van de ATB, met het beperken van hinder voor reizigers en met het aantal transitie voor machinisten. Zo hebben we uiteindelijk een uitrolstrategie opgesteld die al eerder met uw Kamer is gedeeld. Natuurlijk is ook het vervangen van de oude ATB-systemen een van de variabelen daarin. Je wil de ATB niet moeten vervangen op plekken waar je ook meteen naar ERTMS over zou kunnen gaan. Dat neem je allemaal mee in de afweging.

Wanneer is ATB zo verouderd dat de veiligheid in het geding komt? We zorgen ervoor dat in de periode waarin de ATB door ERTMS wordt vervangen de veiligheid niet in het geding komt. Waar ERTMS nog niet kan worden geïmplementeerd, zorgt ProRail gedurende de hele uitrol tot 2050 voor levensduurverlengende maatregelen. Een extreem levensduurverlengende maatregel is bijvoorbeeld wat we in Rotterdam zien. We kunnen daar op het emplacement nog niet overgaan op ERTMS. Dan wordt er gewoon een-op-een een nieuwe component ingezet. Dat is dan een extreme vorm van onderhoud. De expertise op het gebied van ATB is overigens wel een uitdaging. Die stickertjes met 1955 betekenen natuurlijk ook dat de expertise van de mensen die daar toen dagelijks mee werkten langzamerhand minder breed beschikbaar is. Dat is dus absoluut een opgave in die overgang.

Ik kom bij de kosten van het updaten van de ATB-Vv in verhouding tot de kosten van de implementatie van de ERTMS. ATB-Vv bedraagt € 50.000 per sein en biedt meer zekerheid dat een trein voor het rode sein en voor het gevaarpunt tot stilstand komt. Maar de effectiviteit voor het verbeteren van de veiligheid van ERTMS is groter dan die van ATB-Vv en ERTMS levert ook meer capaciteit en interoperabiliteit op.

Wat is de bijdrage van vervoerders in het geval een concessie overgaat naar een andere vervoerder? Voor het vervoer onder concessie geldt dat de kosten van de uitrol worden vergoed. Dat geldt voor het aanpassen van materieel, voor het aanpassen van de prijsvoering, maar ook voor het opleiden van de machinisten. Die worden dan overgedragen naar een andere vervoerder. Dat heet «de redelijke regeling». Dat kennen we op meerdere plekken in de concessies.

Kan de voorgenomen omvorming van ProRail nog invloed hebben? Nee, want aan ProRail is de beheerconcessie verstrekt voor de coördinatie en het aanpassen van de infrastructuur. Die worden precies zo gehandhaafd, ook onder de zbo.

Als de programmadirectie iets extra's wil, wie betaalt dat dan? De kosten van de programmadirectie maken onderdeel uit van de totale kostenraming. Bij elke aanvullende vraag zal de afweging zijn of iets nodig is en of het bijvoorbeeld kosteneffectiever is dan we wat voorzien hadden. Over die vraag heb ik het daarstraks al gehad. In principe moeten de dingen gewoon allemaal binnen de raming opgevangen worden.

Hoe kan voorkomen worden dat de invoer van ERTMS leidt tot meer complexiteit en minder punctualiteit op de hogesnelheidslijn? De programmadirectie heeft de opdracht de invoer van de hsl met de baanvakken met ERTMS met minimale hinder te laten plaatsvinden. De technische en de operationele uitwerking hiervan is nog niet gereed. Daarmee wordt gestart als de leverancier van de zeven baanvakken bekend is. Daarbij zijn nog verschillende opties die we goed tegen elkaar kunnen afwegen.

Voorzitter, ik hoop dat ik hiermee de vragen van de rapporteur beantwoord heb.

De voorzitter:

Dank u wel, Staatssecretaris. We gaan zo kijken of uw beantwoording ertoe geleid heeft dat de Kamerleden geen enkele vraag meer weten te stellen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Dat is uitlokking, voorzitter.

De voorzitter:

Hen kennende zal dat niet het geval zijn. Maar het is inderdaad uitlokking. Ik krijg net door dat de stemmingen om 15.15 uur zijn. Ik stel voor dat wij daarom nu schorsen tot we de hoofdelijke stemmingen hebben gehad. We komen terug nadat de hoofdelijke stemming geweest is. Ik wil de heer

Dijkstra alvast bedanken voor zijn rapporteurschap, want hij zal zo meteen niet terugkeren, tenminste niet in deze commissie. Dank u wel. Ik schors de vergadering tot na de hoofdelijke stemmingen.

De vergadering wordt van 15.10 uur tot 15.24 uur geschorst.

De voorzitter:

We hebben zojuist de termijn van de rapporteur en de reactie van de Staatssecretaris gehad. Ik heb het niet helemaal bijgehouden, maar ik dacht dat het 20 of 21 vragen waren, dus ik ben heel benieuwd naar de inbreng van onze leden.

Ik geef als eerste het woord aan de heer Amhaouch. Iedereen heeft zo meteen vier minuten de tijd en twee interrupties in tweeën, dus vier interrupties die niet gespaard mogen worden. Voordat ik de heer Amhaouch het woord geef, zie ik dat de heer Van Aalst een vraag heeft.

De heer Van Aalst (PVV):

Voorzitter. Ik heb een punt van orde. Uit principe zie ik vertrouwelijke stukken niet in. Er lag een stafnotitie waarover wij nu niet meer in zijn volledigheid mogen spreken. Dat weiger ik. Ik wil gewoon over alles kunnen spreken. Ik heb de brief van de Staatssecretaris gelezen, waarin zij aangeeft bereid te zijn de stukken vrij te geven voor een gelijk speelveld. Ik eis dat de vertrouwelijkheid ervan afgaat, zodat wij in vrijheid over dit dossier kunnen spreken.

De voorzitter:

Ik geef de Staatssecretaris het woord om te kijken of wij daartoe kunnen besluiten.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Wat de stukken betreft: ik streef in zijn algemeenheid naar zo veel mogelijk transparantie op dit dossier. Daarom hebben we u heel veel stukken gegeven. Het betreft een conceptversie van de samenwerkingsovereenkomsten. Die worden binnenkort in definitieve vorm sowieso openbaar. Daar heeft de heer Van Aalst het meeste aan. Er zijn ook stukken waarover generiek is afgesproken dat die nooit openbaar worden gemaakt, zoals inzake cybersecurity. Ik voel me niet vrij om nu te zeggen dat ik die alsnog bewust openbaar maak. Er is een menselijke fout gemaakt. ProRail betreurt dat erg. Ik betreurt dat ook erg. Ik hoop dat dat ook uit de brief blijkt. Voor de andere stukken is voorzien om de eventuele informatievoorsprong of -achterstand in te lopen, door dat soort informatie aan anderen die daar eventueel belang bij hebben te verstrekken op de momenten dat er stukken worden gebruikt. We zouden die informatie dan ook aan de Kamer openbaar kunnen maken. Ik stel voor om dat op de geëigende momenten te doen. Maar de generieke afspraak is dat we dat niet doen, zeker op zo'n punt als cybersecurity. Ik betreurt dat dat document openbaar is geworden.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst?

De heer Van Aalst (PVV):

We hebben een brief gehad waarin heel duidelijk staat dat de stukken tussen de 13 en 23 keer gedownload zijn van de website. Er zijn dus mensen die ze al in bezit hebben. Waarschijnlijk dus ook de stukken van cybersecurity. Ik heb de stukken niet ingezien. Ik weet niet wat erin staat. Ik heb alleen een stafnotitie gezien. Ze zijn dus 13 tot 23 keer gedownload. Er zijn mensen die deze informatie wel hebben. Ik heb daar moeite mee. Ik hou niet van die vertrouwelijkheid. Blijkbaar kan dat nu zo. Het is de tweede keer dat dit voorkomt. De vorige keer ging het om grondaankopen

bij NS en ProRail. Ik accepteer dit niet. We hebben een stafnotitie liggen. Daar stuur ik op en daar luister ik naar. Ik heb er heel veel moeite mee, want ik kan niet controleren of alles waarover ik het nu niet mag hebben daadwerkelijk uit die vertrouwelijke stukken komt. Maar er zijn dus mensen in de markt die die stukken wel hebben. Of wie ze dan ook gedownload heeft, want ik kan het niet zien. Tussen de 13 en 23 mensen. Misschien zijn het wel Kamerleden. Ik weet het niet. Ik heb er moeite mee.

De voorzitter:

Meneer Van Aalst vraagt om openbaarmaking. De Staatssecretaris heeft gezegd dat dat om allerlei redenen niet kan. Dat ze heel tijdelijk openbaar zijn geweest, doet aan de vertrouwelijkheid van de stukken zelf niks af. We kunnen daar dus nu niet over besluiten. Dat ligt ook niet voor. U heeft uw punt gemaakt, meneer Van Aalst. Die vertrouwelijkheid blijft erop zitten, dus u kunt daar nu niet over spreken.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik heb mijn tekst voorbereid. Ik doe mijn tekst en als er iets inziet dat vertrouwelijk is, dan gaan we zien wat er gebeurt. Ik durf het wel aan.

De voorzitter:

Dat is dan op uw risico, meneer Van Aalst.

Ik was gebleven bij de heer Amhaouch en zijn bijdrage. Meneer Amhaouch, u heeft vier minuten om uw bijdrage te leveren. Alle Kamerleden krijgen twee keer de tijd om een interruptie te plegen. Meneer Amhaouch, aan u het woord.

De heer Amhaouch (CDA):

Voorzitter, dank u wel. De rapporteur heeft al veel vragen gesteld, maar ik wil me toch aan mijn inbreng houden. Ook dank aan de rapporteur, die inmiddels weg is, voor het uitbrengen van het verslag. ERTMS is een van de hoofdpunten vandaag. De uitrol van ERTMS is een enorme klus. Het CDA heeft eerder al gezegd dat ERTMS een groot IT-project gaat worden. Het belangrijkste aspect voor het CDA is dat de Staatssecretaris in staat is om het traject onder controle te krijgen op het gebied van IT. Hoe staat het met de programmaorganisatie, voldoende vakmensen en de kosten? Doen er voldoende stakeholders mee? Zijn er voldoende mensen die de taal spreken van alle stakeholders? Is er goede afstemming over de grens heen? Omdat het om een groot IT-project gaat, is het BIT-advies belangrijk. Goed dat de Staatssecretaris conform de motie-Amhaouch/Ziengs met een integrale visie is gekomen op de onderdelen van dit advies. De Staatssecretaris geeft aan dat de aanbesteding niet zal starten voordat het BIT-advies voldoende is verwerkt. Wanneer is dat voldoende, volgens de Staatssecretaris? Wat is de reden dat de directie aangeeft vier maanden meer tijd nodig te hebben voor de voorbereiding van de realisatie om het BIT-advies op te volgen? Hoe wordt ervoor gezorgd dat met inzet van gerichte IT-expertise de inhoudelijke sturing op de invoering van ERTMS wordt verstevigd? Hoe leren we van de aanbestedingen van bijvoorbeeld de hsl en langetermijncontracten met aannemers, waarbij flexibiliteit in beton is gegoten en tijdige bijsturing haast onmogelijk is? Hoe borgt de Staatssecretaris dat de opzet van aanbestedingen en contracten dienstbaar zijn aan het langetermijnproject ERTMS? Denk hierbij aan mogelijk meerdere leveranciers in de toekomst. Kortom, het CDA is kritisch en heeft er dan ook niet het gevoel dat het hele ketenbeheer stevig staat als een huis. ERTMS is een groot integratieproject, met vele stakeholders, veel bouwblokken en veel IT die alles aan elkaar moet knopen. Heeft de Staatssecretaris overwogen om een externe stuurgroep in te stellen met passende en diverse kwaliteiten vanuit onder andere het bedrijfsleven? Met mensen die kunnen adviseren zonder dat ze volop onderdeel van het project zijn?

Verder heeft ProRail gemeld dat per abuis vertrouwelijke documenten van ERTMS te zien zijn geweest via de website van het programma. Daar hebben we het net over gehad. Wat zijn de effecten hiervan geweest? Hoe wordt voorkomen dat dit nog een keer gebeurt?

Voorzitter. Dan Kijfhoek. Vorig jaar zomer hebben zich op Kijfhoek meerdere incidenten voorgedaan. Het CDA is blij dat bij het bestuurlijk overleg op 12 juni jongstleden een voorgenomen besluit is genomen over een maatregelenpakket om de bereikbaarheid voor de hulpdiensten op Kijfhoek verder...

De voorzitter:

Meneer Amhaouch, uw lampje valt uit.

De heer Amhaouch (CDA):

Dat is ook een beetje IT, denk ik.

(hilariteit)

De voorzitter:

Daar moet even een BIT-advies over komen.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik ben nergens aan gekomen.

De voorzitter:

U vervolgt uw betoog.

De heer Amhaouch (CDA):

Het CDA is benieuwd waarom het definitieve besluit – het gaat over Kijfhoek – pas medio 2020 wordt verwacht. Is de Staatssecretaris bereid om ProRail te vragen hier voortgang op te maken? In De Telegraaf stond dat de meldkamer in 2018 al meer dan 3.600 incidenten had geregistreerd van bijna-aanrijdingen met personen en voertuigen op het spoor. Het CDA is benieuwd hoe het staat met het streven van de Staatssecretaris naar nul slachtoffers door ongevallen op spoorovergangen, en het plan om alle overwegen die niet door spoorbomen en bellen beveiligd zijn binnen vijf jaar op te heffen en te beveiligen.

Voorzitter. Dan een punt waarop wij graag een toezegging willen van de Staatssecretaris. Het gaat over de exponentiële stijging van het dicht zijn van overwegen in drukbewoonde kernen en wijken, overwegen die bij wijze van spreken vaker dicht dan open zijn door intensivering van het spoorvervoer. Dit met alle gevolgen van dien. Is de Staatssecretaris bereid om de belangrijkste knelpunten met de regio's inzichtelijk te maken?

Voorzitter. Dan het stokpaardje de drielandentrein. De drielandentrein staat voor het CDA symbool voor grensoverschrijdende samenwerking. Complimenten aan de betrokkenen en de Staatssecretaris, maar ook aan de provincies en alle andere partijen, dat we toch de vergunning hebben gekregen om van Maastricht naar Aken te gaan. Maar er blijft altijd een mooie grote uitdaging: wanneer gaat die trein van Maastricht naar Luik? Hoe ver staat het daarmee? Kan de Staatssecretaris ons hier een update geven over deze mooie casus?

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Amhaouch. U was aan het eind van uw tijd en ook aan het eind van uw betoog. Ik geef het woord aan de heer Ziengs van de VVD.

De heer Ziengs (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Ik hoop in ieder geval dat mijn lampje niet uitgaat tijdens mijn inbreng.

De rapporteur heeft ons heel veel gras voor de voeten weggemaaid. Dat betekent dat hij zijn werk goed heeft gedaan. Ik zag in zijn ronde al heel veel punten die ik wilde inbrengen voorbijkomen, maar ik leg daar toch nog even de nadruk op, want er is in onze fractie best een stevige discussie op dit onderwerp gevoerd. De parlementaire enquête rondom de Fyra staat ons allemaal nog helder voor de bril. We hebben in onze fractie aangegeven dat een dergelijk megaproject de belastingbetaler straks niet met een megaprobleem moet opzadelen. We moeten dan ook erg voorzichtig zijn met de uitrol van het ERTMS, maar volgens mij heeft de Staatssecretaris die boodschap goed opgepakt. Ze noemde het zelf al: in die tiende voortgangsrapportage kwamen die stevige aanbevelingen van het BIT voorbij. Daarvan hebben we gezegd dat die een-op-een moeten worden uitgevoerd. De Staatssecretaris heeft aangegeven dat te gaan doen. Een harde voorwaarde van onze fractie is dat in het najaar duidelijk moet worden of dit op de juiste wijze gedaan is. De Staatssecretaris gaf aan dat een en ander door een deskundige, onafhankelijke partij zou gebeuren en dat het vóór de aanbesteding voltooid zou moeten zijn. In hoeverre wordt de Kamer betrokken bij de keuze van een dergelijke onafhankelijke partij? Voorop staat: geen aanbesteding zolang niet is vastgesteld dat de BIT-aanbevelingen goed in het proces zijn opgenomen. Ik heb hier zelfs bij staan: ICT en overheid is een zeer gecompliceerd huwelijk. Dat weten we allemaal. Ook het puntje cybersecurity kwam al voorbij. Ik ga dat niet meer benoemen.

De Staatssecretaris heeft al iets gezegd over de beschikbare budgetten en ook keurig netjes over de rapportering. Als we die lijn aanhouden, prima. De toezegging die in feite al gedaan was om de risico's groter dan 10 miljoen in kaart te brengen, is essentieel voor onze fractie.

Dan is er iets gezegd over de ontwikkelingen op het gebied van innovatie, namelijk dat je daar tijdens het proces nog op kunt inspelen, zonder dat je je hebt vastgelegd in bestaande oplossingen. Ik begreep zojuist uit de beantwoording dat daar in feite al een richting in is gekozen.

Ik wil specifiek het spoorgoederenvervoer benoemen, want onze fractie ziet de Staatssecretaris worstelen met de stelling dat de kosten voor de baten gaan bij het goederenvervoer. De vraag komt dan op: hoe eerlijk is dat eigenlijk? Het is een vorm van transport die nota bene milieuvriendelijker is dan alle andere transportvormen, en die moet noodgedwongen investeringen doen. De Staatssecretaris heeft een handreiking gedaan en hint dan ook op mogelijke Europese subsidies. Vervolgens is de kans groot dat die subsidies niet worden verstrekt. Wat is dan die stand van zaken? Kloppen de signalen dat er voor de ombouw van locs zonder ERTMS naar ERTMS nog geen zicht is op een financiële oplossing? Hoe ziet de Staatssecretaris de restwaarde die ze zojuist in haar beantwoording noemde, terwijl ATB in heel Europa eigenlijk amper wordt gebruikt? Wat is dan die restwaarde van de locs die dan vroegtijdig kunnen worden verkocht?

Tot slot de veiligheid op het spoor. De ambitie om niet actief beveiligde overwegen aan te pakken, is erg groot. Van de 159 zijn er nu 23 definitief aangepakt, zo lees ik in de cijfers. En er zijn 15 particuliere overwegen opgeheven en 15 worden er nu aangepakt. De focus ligt op het jaar 2023. Ik las in de stukken dat er op 17 juni een NABO-symposium heeft plaatsgevonden. Wat is nu het beeld van de Staatssecretaris? Gaat zij de ambities waarmaken? Graag een reactie.

Het jaarverslag Infrastructuur en Waterstaat gaf een aantal cijfers weer over incidenten met goederenvervoer. De ILT meldde onder andere 22 lekkages en bij andere controles een percentage van circa 15% onvolkomenheden. Het is niet helder om welke onvolkomenheden het gaat. Ik hoor graag van de Staatssecretaris of hier sprake was van onveilige situaties.

De **voorzitter**:

Dank u wel, meneer Ziengs. Ik zie dat mevrouw Kröger klaarstaat om haar bijdrage te leveren.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Allereerst ERTMS. We zetten stappen en daar is GroenLinks blij mee. Het oude systeem uit de tijd van het Marshallplan zal niet lang meer meegaan. We hebben Europese afspraken. We willen dat het veiliger wordt en het levert ons meer treinen op voor hetzelfde stuk spoor. Dus vooral voortgang maken. Maar we merken wel dat de eerdere debacles met grote spoorprojecten of grote ICT-projecten ons best een beetje voorzichtig hebben gemaakt, en dat we daardoor wellicht niet alles eruit halen wat erin zit. We hebben een technische briefing gehad met professor Goverde, als ik het goed uitspreek. Hij waarschuwde hier ook voor. De uitrol van het programma is uiterst voorzichtig: langzaam kleine stukjes op rustige trajecten. Dat is veilig. We snappen dat dat veilig is voor een partij als ProRail, die dat moet uitvoeren. Maar de vraag is wel of we dan niet heel lang moeten wachten op de baten van extra veiligheid en meer treinen voor meer reizigers. We hebben de komende tien jaar met een enorme groei aan reizigers te maken, terwijl het spoor nu al bijna aan zijn max zit. Er is amper geld of ruimte voor extra rails, dus we moeten naar de optimalisatie van wat we hebben. Dat kan met ERTMS, maar dan krijgen we pas ver na 2030, en misschien na 2050, de echt grote schaal-sprong. Als we snel van de voordelen willen profiteren, kunnen we de grote stations toch niet overslaan en pas als laatste doen, zo vraag ik aan de Staatssecretaris. Door elk station als apart traject te bekijken, scoren ze laag in MKBA, maar ze zijn wel onmisbaar voor het netwerk. Hoe gaan we om met die inherente spanning? Ik snap heel goed dat we met een voor ons nieuw systeem niet gelijk het moeilijkste knooppunt als eerste doen, maar ik wil de Staatssecretaris wel vragen om die grote stations snel in te plannen voor de tweede tranche, met een ambitieus plan om te zorgen dat we de drukke intercityverbindingen snel op ERTMS hebben rijden. Dan kom ik bij één specifiek project waaruit we al veel lessen hebben getrokken, maar wellicht nog niet genoeg conclusies: de hsl. Ik begrijp van de NS en ProRail dat dat toch wel een groot probleem wordt bij de uitrol van ERTMS. In de tunnel zit een ander systeem dan wat we straks in de rest van het land krijgen. De naam is hetzelfde, maar het is verouderd en de systemen kunnen niet met elkaar overweg. De tijdelijke oplossing is een tussenstuk met ATB, waardoor we nóg een keer twee extra systeemwisselingen krijgen. ProRail en NS voorspellen dat dat tot veel extra vertragingen en uitval gaat leiden. Dat kunnen we natuurlijk niet hebben. Kan de Staatssecretaris met ProRail, Infraspied, NS, Eurostar en alle andere stakeholders om de tafel om te kijken hoe dit te voorkomen is? Kunnen we op een of andere manier zorgen dat we de hsl versneld toch in de uitrol opnemen? Kan de Staatssecretaris dit meenemen in de verkenningen in de quickscan voor dit najaar?

Dan heb ik nog een aantal vragen die gaan over het Basisnet en de veiligheid op het spoor, zoals het vervoer van gevaarlijke stoffen. Wat zijn de mogelijkheden voor de Staatssecretaris om vervoerders te dwingen om voor gevaarlijke stoffen – specifiek voor brandbaar gas – gebruik te maken van de Betuweroute? En als dat niet kan: waarom kan dat niet? Welke extra maatregelen neemt de Staatssecretaris om de risico's in de steden aan de Brabantroute te verlagen? Bijvoorbeeld snelheidsbeperking, waarover we het vaker gehad hebben. En ten slotte: kijkt de Staatssecretaris met name bij de bepaling van de risicoplafonds wat minder naar de groepsrisico's die daar spelen? Wat kan de Staatssecretaris hierop doen?

Heb ik nog tijd?

De **voorzitter**:

U heeft nog tien seconden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dan in tien seconden de vraag over het ORBIT-systeem. NS is bijna klaar met het incorporeren, de uitrol. Hoe zit het met de andere vervoerders? Is de Staatssecretaris met de andere vervoerders of de concessieverleners in gesprek over ORBIT voor die vervoerders?

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Ik hoop dat de Staatssecretaris de ORBIT-vragen genoteerd heeft? Dat is gelukt. Dan geef ik het woord aan de heer Van Aalst van de PVV.

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

Dank u wel, voorzitter. Laat ik nogmaals vooraf beginnen met het uitspreken van mijn woede over het opnieuw blunderen rondom vertrouwelijke stukken. Hoe is het mogelijk om per ongeluk opnieuw vertrouwelijke stukken te publiceren? Hoe kan het dat deze organisatie zo lek is als een mandje? En dan moet het leukste nog komen. Om het gelijke speelveld te waarborgen, worden de stukken vóór de aanbesteding gedeeld met relevante partijen. Daarom de volgende vragen aan de Staatssecretaris: is de Kamer géén relevante partij? En zo wel, trek dan die vertrouwelijkheid in en laat ons in transparantie met elkaar spreken. Maar goed, daar hebben we zojuist een antwoord op gehad. Daar is de Staatssecretaris niet toe bereid. Dat zegt wat over de relevantie van de Kamer.

Voorzitter. Tijdens een werkbezoek van de PVV aan ProRail gaf een van de gedreven medewerkers zijn kijk op onze veiligheid op ons spoor. Hij vertelde dat als iemand in de auto stapt om naar huis te rijden, een veelgehoorde afscheidsgroet luidt: een veilige reis. Bij een reisje over het spoor ruilen mensen deze afscheidsgroet in voor een vrolijk tot ziens. Het geeft mooi weer hoe het overgrote deel van de Nederlanders de trein als een veilig vervoersmiddel ziet. Daar kunnen we trots op zijn. Maar deze veiligheid komt voor een belangrijk deel door de ATB. Deze automatische treinbeïnvloeding dient onze spoorwegen al jaren trouw en is meerdere malen verbeterd. Hoewel de ATB nog jaren gebruikt kan en moet worden, heeft deze regering in al haar wijsheid besloten om met stoom en kokend water op een nieuw systeem over te gaan: het ERTMS. Dit nieuwe systeem kost bakken met geld. Momenteel wordt er gesproken over het monsterbedrag van 2,4 miljard euro, en dan zijn de risico's voor overschrijding nog even buiten beschouwing gelaten. We hebben de afgelopen tijd gezien dat dit project steeds verder wordt uitgekleeft, met uitzondering van het budget natuurlijk. Maar we krijgen voor al die miljarden steeds minder. Wat krijgen we daarvoor? Een nieuwe Europese standaard, daar is het allemaal om te doen.

De **voorzitter**:

Meneer Van Aalst, u heeft een interruptie van mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik snap dat de heer Van Aalst zorgen en twijfels heeft over de uitrol van ERTMS. Maar de heer Van Aalst kan toch niet ontkennen dat ATB, dat uit de jaren vijftig en zestig is en waarvan alle experts zeggen dat het verouderd is, vervangen moet worden? Nog even los van het feit of er een ERTMS moet zijn en die hele discussie. De heer Van Aalst moet het toch met mij en ook de Staatssecretaris eens zijn dat ATB op een gegeven moment vervangen moet worden?

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

Twee punten richting mijn collega van GroenLinks. We moeten er rekening mee houden dat ATB de komende tien, twintig jaar sowieso nog mee moet voordat de rest is uitgerold. Ik wil mijn collega van GroenLinks

even in gedachten meegeven dat tegen de tijd dat ERTMS volledig is uitgerold, we in 2050 zijn en dat ERTMS dan inmiddels alweer 50 jaar oud is; ongeveer vergelijkbaar met ATB. Als uw argument is dat ATB veel te oud is, wat vindt u er dan van als zo meteen ERTMS uitgerold is? Is het dan niet te oud?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

De heer Van Aalst geeft geen antwoord op mijn vraag. We hebben een systeem. Dat is een ouderwets systeem, waarvan experts zeggen dat het einde van de levensduur nadert, dat het niet meer overal vervangen kan worden, dat het niet meer onderhouden kan worden et cetera. Het moet vervangen worden. Erkent de heer Van Aalst dat überhaupt als een basisgegeven? Niet? Oké.

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

Nee, dat is gewoon niet het geval. Het is een oud systeem uit de jaren vijftig, zestig. Dat klopt. Maar functioneert het niet? Is de veiligheid in het geding? Nee, dat is niet het geval. Wat weten we van een ERTMS, behalve dat het heel veel geld kost? Verder niet zo heel veel. Mevrouw Kröger heeft volgens mij net zelf al allerlei problemen aangegeven. We hebben de afgelopen maanden gezien dat het programma vooral wordt uitgekleeft, dus het lijkt mij heel verstandig om nog allerlei investeringen te doen om ATB in stand te houden, zoals we nu eigenlijk al bezig zijn, en dat we daarmee doorgaan.

De **voorzitter**:

Ik zet het sein weer op groen voor mevrouw Kröger.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Volgens mij heeft de heer Van Aalst niet goed naar mijn betoog geluisterd. Ik vraag de Staatssecretaris namelijk ERTMS met veel ambitie en vaart uit te rollen, juist op die baanvakken waar het misschien het spannendst is maar ook het grootste rendement oplevert voor reizigers. Maar goed, om even door te gaan op de heer Van Aalst: ik vind het gewoon lastig. We zitten midden in een groot besluit. Het gaat over veel geld. Ik begrijp zijn zorgen over ERTMS, maar het zou toch helpen als we als commissie in ieder geval met elkaar eens zijn dat ATB in de komende tijd vervangen moet worden. Of het nou over tien jaar of over twintig jaar is: het ATB-systeem, waar we nu volledig van afhankelijk zijn, moet vervangen worden.

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

Ik heb altijd geleerd dat je je oude schoenen niet moet weggooien voordat je nieuwe hebt. In dit geval is er een nieuwe optie. Ik ben alleen niet overtuigd dat ERTMS ons alles gaat brengen wat het zou moeten brengen. Dan denk ik: hou vast aan je oude schoenen, die het nog goed doen, die onze veiligheid op dit moment waarborgen. Ik geloof daar niet in bij ERTMS. Met alles wat we de afgelopen tijd gezien hebben, ben ik niet overtuigd van ERTMS. Maar ik hoor dat mevrouw Kröger dat wel is. Dat is haar goed recht, maar wij zijn er nog niet van overtuigd. We denken dat we de afgelopen tijd voldoende aanknopingspunten hebben gehad, uit allerlei rapportages die voorbijkwamen, dat ERTMS nog heel veel haken en ogen heeft en dat het een bak met geld gaat kosten. We hebben al vaker gezegd: dit wordt volgens mij opnieuw een soort Fyradebacle.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Het probleem is dat de experts zeggen dat die oude schoenen aan hun grens zitten. Als ERTMS in 2050 volledig is uitgerold, zijn de oude versies inderdaad alweer oud, maar er kan wel de hele tijd geüpgraded worden. Dat kan bij ATB niet. We hebben een probleem met ATB dat we moeten

aanpakken en dan gaan we praten over de oplossing. We verschillen misschien van mening, maar kunnen we in ieder geval de erkenning hebben van het feit dat we ATB moeten aanpakken?

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

Waarschijnlijk heeft mijn collega van GroenLinks andere experts gesproken dan ik. Volgens mij gaat het er heel simpel om: als je heel hard gaat roepen dat we allemaal op ERTMS over moeten, dan gaat de markt niet over tot het blijven leveren van onderdelen voor ATB. Dat is wat ik begrijp. De experts die ik heb gesproken, zeggen: als je om ATB vraagt, krijg je ATB. Het is precies wat de markt vraagt en het is nog steeds te doen. De onderdelen zijn nog steeds paraat. Sterker nog: we moeten er nog tien tot twintig jaar verder mee vooruit. Sterker nog: we moeten nog allerlei investeringen doen in ATB. Dat heeft u ook in de stukken teruggezien. Ik vind het heel bijzonder dat u als argument opbrengt dat het een verouderd systeem is. Ja, het is een oud systeem. Maar voordat ERTMS is uitgerold, is het zeker net zo oud. Het verbaast me dat u dat als argument inbrengt.

De **voorzitter**:

Meneer Van Aalst, u vervolgt uw betoog.

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

De PVV zou die miljarden liever anders uitgeven. Maar goed. We horen in ieder geval waar GroenLinks voor staat.

Ik was gebleven bij een nieuwe Europese standaard. Daar is het allemaal om te doen. Maar wie zich ook maar even in het ERTMS-dossier verdiept, ziet dat er helemaal geen Europese standaard bestaat. Door heel Europa zijn er verschillende ERTMS-soorten. Zwitserland is zelfs alweer bezig met de vervolgstap op het systeem. De PVV heeft dan ook twee belangrijke vragen aan de Staatssecretaris. Als eerste: is de vervanging van de ATB werkelijk nodig voor de veiligheid, of kunnen we met een veel kleiner budget de ATB gewoon up-to-date houden? Ten tweede: is het niet verstandig om nog even te wachten aangezien het ERTMS nog volop in ontwikkeling is in Europa? Dat punt hebben we al vaker ingebracht. Straks investeren we miljarden in een systeem dat na de implementatie gelijk weer verouderd is, zoals ik zojuist aangaf. Dat is zo meteen ook 50 jaar oud. Graag krijgen wij op deze twee vragen een helder antwoord van de Staatssecretaris.

Dan is de PVV ernstig geschrokken van hoe er in de kwestie van het ERTMS wordt omgegaan met de ondernemers in het spoorgoederenvervoer. We hebben het hier ook tijdens het AO MIRT al kort over gehad. Wij onderschrijven de zorgen van RailGood dan ook volledig. Het is absurd dat het spoorgoederenvervoer gedwongen wordt tot onmogelijke investeringen, en dit terwijl we hier in Den Haag de mond zo vol hebben van die modal shift. Met welke maatregelen gaat de Staatssecretaris hier verandering in brengen, zo vragen we dan ook dringend.

Voorzitter, tot slot. De PVV wil graag een lans breken voor de helden van ProRail, die zich elke dag inzetten voor een veilig spoor. Helden die wat ons betreft wel op wat meer steun mogen rekenen. Zo zijn de ProRailmedewerkers die na een aanrijding met een persoon op het spoor aan het werk moeten, onderbemand. Er rijden in heel Nederland namelijk zes bussen rond die cruciaal zijn om het spoor na een ongeluk weer vrij te geven, waardoor de werkdruk hoog is en de afstanden lang. Is de Staatssecretaris bereid om te onderzoeken of er budget kan worden vrijgespeeld om hiervoor capaciteit vrij te maken? Dit zware werk is namelijk bijzonder belangrijk voor de veiligheid en doorstroming op het spoor.

Dank u wel.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Van Aalst. Ik vraag aan de heer Amhaouch om het voorzitterschap tijdelijk van mij over te nemen, zodat ik de Staatssecretaris nog wat vragen kan stellen.

Voorzitter: Amhaouch

De voorzitter:

Dan geef ik het woord aan de heer Schonis. Vier minuten.

De heer Schonis (D66):

Dank u wel. Ik heb namens D66 nog een paar vragen aan de Staatssecretaris. Zoals iedereen zojuist al heeft geconstateerd, was de rapporteur bijzonder uitvoerig in zijn vragen, dus ook mijn blaadje begint aardig te slinken.

Er is voor ERTMS heel veel technische expertise nodig. De Staatssecretaris sprak over een stuurgroep die erbij betrokken is. Begrijp ik nou goed dat er binnen ProRail zelf relatief weinig kennis over ERTMS is en dat ze die kennis vaak moeten inhuren? Klopt dat? Hoe wordt de kennis binnen ProRail geborgd over de uitrol van het verdere ERTMS-systeem?

Dan over het goederenvervoer en de omslag die voor het ERTMS gemaakt moet worden. Moeten de huidige locs op de Betuweroute inderdaad een ander systeem gaan inbouwen om op Baseline 3 te komen? Moeten ze daarna weer een andere ombouw ondergaan? Moeten die locs die daar nu rijden op termijn weer een ander systeem krijgen? Of kunnen die doorrijden met de huidige Baseline?

Een aantal vragen hiervan zijn al gesteld. Er is nog wel een belangrijke, al zeg ik het zelf. Er is vorig jaar december namelijk een motie-Schonis aangenomen, betreffende het onderzoek van de Wereldgezondheidsorganisatie naar geluid en geluidhinder en hoe we daarmee kunnen omgaan in onze wet- en regelgeving. Die motie is breed aangenomen en wordt op dit moment uitgevoerd. Hoe staat het daarmee? Wellicht is het mogelijk om trillinghinder daar nog bij te nemen. Dat aspect zit immers heel dicht bij geluid.

En dan het laatste punt. We hebben vorig jaar over het D66-plan gesproken. Dat hebben toen nog collega's Jetten en Sienot gedaan. Die zijn allebei wat anders gaan doen, maar ik mocht vervolgens met het spoor verder. Zij hadden het plan voor een denderende baan op het spoor, om meer mensen te kunnen enthousiasmeren om een baan op het spoor te nemen. Hoe staat het daarmee? De Staatssecretaris zou dit voorjaar met een reactie komen, maar die hebben we tot op heden helaas niet gezien, dus ik ben benieuwd naar de stand van zaken.

Dat waren mijn vragen, voorzitter.

De voorzitter:

Dank, de heer Schonis. U bent veel te vroeg klaar, maar ik sluit af. Ik geef het woord terug aan de voorzitter.

Voorzitter: Schonis

De voorzitter:

Dan is iedereen hierbij aan het woord geweest. Ik schors voor een kwartiertje. Daarna komen we terug met de beantwoording van de vragen.

De vergadering wordt van 15.53 uur tot 16.09 uur geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Dank u wel, voorzitter. Ik heb een paar mapjes. Ik wilde beginnen met ERTMS, dan spoorveiligheid Kijfhoek, overwegveiligheid en een aantal overige vragen.

Over ERTMS zijn inderdaad al een heel aantal vragen beantwoord richting de rapporteur, dus ik laat het inleidende verhaal nu achterwege. De heer Amhaouch vroeg: kunnen we leren van eerdere aanbestedingen, zoals bij de hsl? Uiteraard. En dat doen we ook. In de Kamer, en ook bij mij, leeft heel breed het besef dat dit een groot en complex ICT-project is en dat we moeten leren van eerdere aanbevelingen. Een van de lessen bij de Fyra was dat er toen maar één aanbieder was. Wat we nu doen, is zorgen voor een aantrekkelijke contractomvang, waardoor er meerdere leveranciers kunnen meedoen: zeven baanvakken bij één leverancier. We blijven natuurlijk ook adaptief in de contracten. Dat gaat er onderdeel van zijn, zoals ik zojuist al aangaf. Maar de optie om later met een tweede leverancier te gaan werken, is ook onderdeel van het contract. Dus zo houden we daar de flexibiliteit in.

Dan vroeg de heer Amhaouch, maar volgens mij ook anderen, of er binnen de organisatie voldoende mensen met specifieke vakkennis van ICT-aspecten zijn. Ter voorbereiding op de realisatiefase heeft ProRail al extra expertise aangetrokken, want je wilt niet alleen afhankelijk zijn van inhuur. ProRail geeft aan nu over voldoende experts met technische kennis van ERTMS te beschikken.

Voorzitter. Zowel het CDA als de VVD legde de nadruk op het belang van de BIT-toets. Dat onderstreep ik zelf ook graag nog een keer. Ik vond dat een heel belangrijk advies. We hebben voor die twee baanvakken waar al eerder aan gerefereerd werd, gezegd: eerst die BIT-toets goed verwerken en desnoods schuiven we dan een paar maanden op, maar we willen zeker weten dat dit goed gaat. Ik heb aan BIT gevraagd of het opnieuw wil toetsen of zijn aanbevelingen in voldoende mate zijn verwerkt. Het BIT heeft aangegeven dat het dat niet doet. Toen heb ik gezegd dat ik extern door iemand anders wil laten toetsen of de BIT-aanbevelingen voldoende zijn opgevolgd. De aanbevelingen zijn helder en kunnen dus opnieuw goed getoetst worden. De programmadirectie ERTMS verwacht na de zomer zo ver te zijn dat de toetsing kan starten. Dus een externe toets opnieuw, omdat het BIT het niet zelf kan doen, om ervoor te zorgen dat we dat helder hebben voor de start.

Dan was er een vraag over de stuurgroep. Dus dit was voor de start en daarna ga je naar de uitvoering.

De **voorzitter:**

Ik zie dat de heer Ziengs een interruptie heeft. Ik denk naar aanleiding van de BIT-toets.

De heer **Ziengs** (VVD):

Niet zozeer. Ik dacht dat we misschien het blokje even afmaken en dat ik het dan na afloop vraag, maar ik ben benieuwd in hoeverre de Kamer betrokken wordt als het gaat om die externe organisatie die dat gaat toetsen. Wie en wat en hoe zou dat dan gaan gebeuren?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

We willen graag het tempo erin houden. Omdat het BIT het niet zelf kan doen, willen we natuurlijk graag de beste suggesties hebben. Als er suggesties zijn, hoor ik die graag. Ik laat de Kamer graag weten welke partij uiteindelijk geselecteerd is om dat te doen.

Dan kom ik op de stuurgroep ERTMS. Dus eerst de expertise vóór de start, en daarna willen we onafhankelijke expertise en een scherpe blik, zonder belangen – zoals een van uw leden zei dat; volgens mij was dat de heer Amhaouch – die meekijkt naar de gemaakte keuzes. We hebben een onafhankelijke CIO. Dat is niet iemand met een eigenbelang, behalve dat

die ervoor moet zorgen dat de bestuurders al die IT-aspecten op een goede manier in de besluitvorming meenemen. De CIO kan altijd aanschuiven bij de stuurgroep ERTMS, waar hij een standing invitation voor heeft, juist om ervoor te zorgen dat we structureel die frisse blik houden, zonder een eigenbelang op de besluiten die worden genomen. Dan was er de vraag van mevrouw Kröger over de emplacementen. De belangrijke intercityroutes gaan inderdaad ook langs emplacementen. We willen allemaal dat het zo snel mogelijk loopt. We kijken bij de uitrolstrategie naar waar de beste baten te halen zijn. Dat hebben we in de eerste tranche gedaan en dat zullen we ook in de tweede tranche weer doen. Zij vroeg specifiek: als je een station als een apart project bekijkt, komt het er nooit hoog genoeg uit. Ik zal eens nakijken of onze inschatting is dat die emplacementen daardoor te ver in de prioriteitstelling zakken. Maar ik wil aan de andere kant nogmaals benadrukken dat we dit doen met de winkel open. Ik vind het belangrijk dat we voldoende vertrouwen hebben, bijvoorbeeld op basis van de ervaringen in Lelystad en in het buitenland, om te weten dat we er klaar voor zijn om op die belangrijke trajecten aan de gang te gaan. Maar de oproep van mevrouw Kröger om die terecht een plaats te geven in de volgende tranche, neem ik graag mee.

Dan de vraag over de hsl en de vragen van ProRail en NS op dat punt. Ze hebben eigenlijk drie dingen aangegeven: het is op een gegeven moment aan vervanging toe; afhankelijk van de keuze, zouden prestaties licht achteruit kunnen gaan; en een verzoek tot uitrol ERTMS Rotterdam na 2030. We zijn hierover uiteraard in nauw contact met ProRail en NS. In de periode 2030–2035 is ERTMS op de hsl aan vervanging toe. Tot die tijd is het aan de infrastructuurprovider Infrasppeed om de prestaties te waarborgen, zoals in het contract is afgesproken. Dat was bekend en is gewoon onderdeel van het contract. Dit betekent dat Infrasppeed er ook voor moet zorgen dat de hardware en software van ERTMS adequaat blijven functioneren. Daarnaast ben ik het met ProRail en NS eens dat een goede aansluiting tussen de uitrol van ERTMS en de huidige versie van ERTMS van groot belang is om de overgangen soepel te laten verlopen. De programmadirectie zal heel in het bijzonder naar deze samenloop kijken.

De voorzitter:

Daarover heeft mevrouw Kröger een vraag.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Mevrouw Kroger zat er even over na te denken. Ik hoor een paar dingen die mij niet geheel geruststellen. Het ene is: Infrasppeed moet maar zorgen dat het op orde blijft. Maar wat moet op orde blijven? Het probleem is dat het gaat om de interactie tussen ERTMS op verschillende baanvakken en het verouderde ERTMS op de hsl. Daartussen ontstaat een probleem. Infrasppeed zegt misschien dat er niets mis is met dat ERTMS op de hsl, en wijst naar het feit dat de Staatssecretaris en ProRail bezig zijn om een ander ERTMS ergens anders aan te leggen. Dit is een hele lange introductie op de vraag, maar het probleem dat de Staatssecretaris nu bij Infrasppeed neerlegt, is natuurlijk niet helemaal Infrasppeeds probleem. Dus hoe lossen we dit op? Hoe lost deze Staatssecretaris dit op?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Dit vraagt inderdaad om een samenwerking tussen beide kanten. Het is niet zo dat alleen Infrasppeed het kan oplossen. Er zal een goed gesprek moeten plaatsvinden over hoe je zo goed mogelijk met die overgangen omgaat. Dat geldt voor een overgang tussen ATB-Vv en ERTMS, maar ook tussen verschillende vormen van ERTMS. De programmadirectie ERTMS, waarvan ik u heb gezegd dat die binnen ProRail zit, moet hierop regie

voeren om ervoor te zorgen dat die overgangen zo soepel mogelijk gaan. Dat gaat inderdaad niet vanzelf. De programmadirectie staat daarvoor aan de lat.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Goed. De programmadirectie, en daar is de Staatssecretaris eindverantwoordelijk voor, staat aan de lat. Dat is dan duidelijk. Alleen, wat mij dan niet duidelijk is: we hebben het eigenlijk over twee problemen. Eén is het probleem in de periode dat Infrasppeed nog verantwoordelijk is. En het tweede is of we nu al ingecalculeerd hebben dat we het ERTMS op de hsl snel prioriteren om aan te pakken, meteen in de tweede tranche. Dat zijn twee verschillende issues, toch?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

We kijken heel goed naar de positie van de hsl in de tweede tranche. Ik kan daar nu nog niet op vooruitlopen, want we gaan de analyse maken, maar het is heel erg logisch om dan in het bijzonder goed te kijken naar de hsl. Het feit dat de programmadirectie verantwoordelijk is voor de zorgvuldige uitrol en ervoor te zorgen dat de problemen bij alle raakvlakovergangen geminimaliseerd worden, geldt ook hiervoor. Dat wil niet zeggen dat Infrasppeed daar geen zelfstandige rol in heeft. Dat heeft een contract op die lijn om een bepaalde prestatie te waarborgen. Dat is wat ik met mijn referte aan Infrasppeed heb willen zeggen.

De **voorzitter**:

Dan vervolgt u uw betoog.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Het kwam net al even in de interruptie aan de orde: mevrouw Kröger vraagt of het sneller kan en meneer Van Aalst zegt dat het al met stoom en kokend water gebeurt. Dat zijn de twee kanten waartussen ik probeer te komen tot een tijdige, zorgvuldige en kosteneffectieve uitrol. We kijken naar de baanvakken waar de baten het hoogst zijn. We beginnen daar en proberen te leren. Ik snap de urgentie van mevrouw Kröger. Als er ERTMS ligt, heb je meer baten, maar we moeten het op een zorgvuldige manier uitrollen. We hebben voor bijvoorbeeld de emplacementen gewoon de tijd nodig om op een goede manier de balans te vinden.

Tien jaar uitstel, zegt de PVV. Dan ga je heel erg afwijken van de gemaakte afspraken, ook om de goederencorridors in Europa te voorzien. Je moet dan natuurlijk meer gaan vervangen. Je gaat dan vervangingsinvesteringen doen in een systeem dat je op termijn niet meer wilt, want het blijven oude schoenen. Je hebt geen capaciteits- en veiligheidswinst en de baten voor het treinverkeer komen later. Bovendien moet je uiteindelijk toch om. Ik zie daar geen voordelen in.

De **voorzitter**:

De heer Van Aalst gaat wel om, zo te zien.

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

Nee, voorzitter, ik ga zeker niet om. Ik constateer een verschil van interpretatie. Ik heb toch echt gelezen dat ATB voorlopig nog mee moet en dat er zeker nog grote investeringen gedaan moeten worden om het in touw te houden. Mis ik nu iets? De Staatssecretaris geeft de PVV aan dat het nog tien jaar mee moet. Volgens mij moet het nog zeker tien jaar mee en moeten er ook nog steeds grote investeringen gedaan worden om ATB up-to-date te houden. Dus heb ik iets gemist?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Nee. Als onderdeel van een succesvolle uitrolstrategie bekijken we elke keer hoe je onnodige vervangingsinvesteringen voorkomt. Je mag ATB

alleen door ATB vervangen. Je mag niet naar iets beters toe, terwijl de afspraak in Europa is dat iedereen het ERTMS-systeem in 2050 landsbreed heeft uitgerold. Als je nog tien jaar wacht, moet je tussentijds veel meer vervangen, terwijl je op het moment van vervanging ook de overgang naar het nieuwe systeem kunt maken, met alle baten. Daar is de uitrolstrategie op gericht. Ik heb u gezegd welke elementen onderdeel uitmaken van de selectie van de baanvakken. Het enkel tien jaar opschuiven lost het probleem niet op, want je moet op een gegeven moment nog steeds vervangen. Je loopt alleen het risico dat je vaker een onrendabele vervanging doet.

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

Daarover verschillen we van mening, omdat wij er nog niet van overtuigd zijn dat we moeten vervangen en de Staatssecretaris zegt dat zij zich netjes aan de Europese regels gaat houden. Daarover verschillen we van mening.

De Staatssecretaris zei nog iets over extra capaciteit. Ik constateer dat ERTMS ervoor zou kunnen zorgen dat we hogere snelheden kunnen halen op het spoor, maar het materieel wordt daar de komende jaren niet op aangepast. Dus eigenlijk creëren we geen extra capaciteit door die snelheid, want die gaan we helemaal niet halen. Dat is weer een voordeel dat wegvalt. Is de Staatssecretaris dat met mij eens?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Nee, want door het veiligheidssysteem kunnen treinen ook dichter op elkaar rijden. Op eenzelfde baanvak kun je meer treinen kwijt. Doordat de veiligheid hoger is, kunnen treinen dichter op elkaar rijden en heb je meer capaciteit.

De **voorzitter**:

Meneer Van Aalst, leidt dat tot een vervolgvraag? U laat het hierbij. De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

De heer Ziengs vroeg naar de restwaarde van de locomotieven. Ik gaf aan dat je kunt zeggen: voor deze locomotief loont het niet meer om ERTMS in te gaan bouwen; ik verkoop hem misschien iets eerder dan dat ik hem anders zou hebben verkocht. De heer Ziengs vroeg of daar wel een markt voor is. Ik kan de heer Ziengs bevestigen dat daar inderdaad een markt voor is. Het beveiligingssysteem is een van de elementen in een Europese locomotievenmarkt. Daarnaast gaat het bijvoorbeeld om de spanning en dergelijke. Dus het antwoord is: ja, er is inderdaad een markt, want locomotieven worden door heel Europa ingezet.

De heer Schonis vroeg naar de Betuweroute. Baseline 3 is de Europese standaard en alle landen kiezen baseline 3 voor nieuw uit te rollen baanvakken. De Boston Consulting Group heeft alle keuzes in het programma getoetst en geeft aan dat dit de goede keuze is.

De heer Van Aalst vroeg naar de goederenvervoerders. Ook de heer Ziengs heeft daar volgens mij naar gevraagd. Daar kom ik zo nog op. Volgens de staatssteunregels mogen we voor de personenvervoerders de ombouw naar ERTMS bijna geheel vergoeden. Voor de goederenvervoerders zitten daar grenzen aan. Wij dragen maximaal bij. We ondersteunen ook maximaal bij het aanvragen van Europese subsidies. Maar er is ook een partij die heeft gezegd: ik vraag geen Europese subsidie meer aan. Dan kan ik er natuurlijk ook niet voor zorgen dat die er komt.

Het is belangrijk dat we de ombouw naar ERTMS zien als een onderdeel van het maatregelenpakket voor goederenvervoer, dat we met elkaar hebben afgesloten. Met dat maatregelenpakket hebben we de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer structureel willen verbeteren,

daarbij rekening houdend met het feit dat er ook een deel ombouwkosten van ERTMS in zou zitten. Het is een totaalpakket en daar zat ook het ERTMS-onderdeel in. Met dat maatregelenpakket voor goederenvervoer hebben we ruimte willen creëren om ook investeringen in ERTMS te kunnen doen. Wat zijn dat dan voor maatregelen? Een korting op de gebruiksvergoeding, het mogelijk maken om met lange 740 metertreinen te rijden, het zorgen voor een efficiëntere havenlogistiek. Ik snap heel goed de vraag van de goederenvervoerders om ook 100% bekostigd te worden. Daar doe ik echt het maximale voor, tot aan de grenzen van de staatsregels, want ik kan me niet voorstellen dat de Kamer mij zou oproepen om daar overheen te gaan. Overigens doen wij meer dan de meeste Europese landen om ons heen. In België of Zweden wordt er geen vergoeding gegeven.

De voorzitter:

Ik zie dat dit een reactie uitlokt bij de heer Van Aalst.

De heer Van Aalst (PVV):

Ik ga de Staatssecretaris zeker niet oproepen om de staatssteunregels te overtreden, los van... Nou ja, dat is een andere discussie. Maar wat als die spoorgoederenvervoerders dat geld gewoon niet op de plank hebben liggen? Wat dan? Deze Staatssecretaris van D66 heeft volgens mij de mond vol van modal shifts. Hoe gaat zij die dan bewerkstelligen?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Ik ben blij dat de heer Van Aalst mij oproept om mij aan de Europese regels te houden. Ik zal hem graag volgen in die oproep. Wij proberen de goederenvervoerders maximaal te ondersteunen in het mogelijk maken van de investeringen. Dat doen we meer dan sommige landen om ons heen. Het goederenvervoer heeft het steeds over een relatieve concurrentiepositie. Het feit dat wij de goederenvervoerders maximaal ondersteunen, en het feit dat andere landen dat niet doen, is een manier om voor hen de kosten omlaag te brengen en relatief aantrekkelijk te blijven. Daarnaast heb ik al aangegeven dat ik met dat hele spoorgoederenvervoerpakket juist meer lucht creëer, zodat men een deel van die lucht ook kan gebruiken om deze investeringen te doen.

De heer Van Aalst (PVV):

Het is leuk dat de Staatssecretaris allerlei maatregelenpakketten en steunpakketten heeft, maar het spoorgoederenvervoer geeft aan dat het deze lasten gewoon niet kan dragen. Volgens mij moeten we dan met elkaar constateren dat ze zo meteen niet meer aanwezig zijn. Dan is deze duurzame D66-Staatssecretaris verantwoordelijk voor de omgekeerde modal shift. Is zij dat met mij eens?

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Nee, want we creëren juist lucht om die investeringen te kunnen doen. Daarnaast blijft er nog steeds een verbetering van de concurrentiepositie over. Als ze uit de extra lucht die we creëren geen investeringen kunnen doen, dan zouden ze er nu ook al niet meer zijn. Met dat hele maatregelenpakket voor goederenvervoer zorgen we ervoor dat ook voor de goederenvervoerders de mogelijkheid ontstaat om die ombouw te gaan doen, zeker in combinatie met de Europese subsidie.

De voorzitter:

De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De heer Ziengs had nog een vraag gesteld over retrofitgoederen. De eerste focus ligt nu op het upgraden van de locomotieven met ERTMS.

Hier leren we van, zowel op het gebied van de toelating als op het gebied van de techniek. Die kennis kan daarna gebruikt worden voor de vormgeving van retrofitprojecten. Vanaf 2022 starten hier projecten voor. Dat waren de vragen die ik over ERTMS had.

De voorzitter:

Ik zie dat een aantal mensen hierover nog het woord wil voeren. Als eerste de heer Amhaouch.

De heer Amhaouch (CDA):

Dank aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording tot zover. Waar ik nog steeds op aansla, is de programmaorganisatie. Ik pak even het BIT-rapport erbij, waarin staat: «Wij vinden echter dat de aanpak van het programma op belangrijke punten onvoldoende gedegen is. Als eerste is de aanpak te weinig inhoudelijk uitgewerkt om integrale systeemprestaties van het ERTMS-vervoerssysteem te kunnen garanderen.» Het gaat mij voornamelijk om die integrale systeemprestaties. Kan de Staatssecretaris nog eens uitleggen hoe een en ander dadelijk gaat functioneren? We hebben de programmadirectie bij ProRail, ze noemde iets over een CEO en zij heeft haar eigen verantwoordelijkheid. Ik zit eigenlijk niet zo te wachten op allerlei externe expertise die komt auditen. De vraag is namelijk hoe we de integrale systeemkennis in de programmaorganisatie borgen. Heeft ProRail die voldoende aanwezig of kan ProRail voldoende afstand nemen om dat goed te sturen, met heel veel stakeholders? Daar zit mijn grote zorg.

De voorzitter:

Een aantal vragen, Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Een paar dingen daarover. Als eerste hebben we natuurlijk een programmadirectie ingericht. ProRail heeft ook voldoende expertise aangetrokken en zegt dat het daarmee zorgt voor voldoende kennis in huis. Daarnaast hebben we de stuurgroep, waarin alle betrokkenen uit de sector zitten. Dat zijn niet alleen maar externen, maar dat zijn echt de betrokkenen uit de sector zelf die continu als stuurgroep voor de programmadirectie kunnen bijdragen in de aansturing. Vanuit ons departement doen we dat natuurlijk ook.

Veel leden hebben gerefereerd aan het IT-project, dat heel groot is. Die hele specifieke IT-kennis in de figuur van zo'n CIO vind ik wel essentieel. Ik vind het ook belangrijk dat dat iemand is die echt met een onafhankelijke blik – dus niet als een belanghebbende vanuit een of andere speler – naar de IT-component kan kijken en tijdig kan wijzen op eventuele risico's. Dat zijn allemaal elementen waarmee we te maken hebben. De aanbevelingen uit het BIT-advies worden nu verwerkt. Dit soort aanbevelingen worden nog eens heel scherp naast de huidige programmastructuur gelegd om te kijken op welke manieren er versteviging nodig is. Ik wil dat er opnieuw getoetst wordt of er in voldoende mate aan die aanbevelingen is voldaan. We moeten het nu goed neerzetten met elkaar. Daarom neem ik die aanbevelingen van het BIT heel serieus en worden die nu verder uitgewerkt.

De heer Amhaouch (CDA):

Het zou goed zijn om ook de Kamer terugkoppeling te geven over hoe we die stappen van het BIT echt gaan uitvoeren. Ik heb nog één vraagje. Welk mandaat krijgt de CEO? Zit die erbij en mag hij dingen benoemen? Of krijgt hij ook een bepaald mandaat? Anders is hij zo weer weg, denk ik.

De voorzitter:

Wat wordt de taak van de CEO?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik geef de Kamer uiteraard graag aan op welke manier de aanbevelingen uit de BIT-toets zijn opgevolgd. Daarin zullen we ook specifiek ingaan op de positie en het mandaat van de CIO. Dat lijkt me heel helder.

De **voorzitter:**

Prima. Dan zag ik mevrouw Kröger. Wellicht gaat zij nu solliciteren; dat weet ik niet.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Dat zou ik een heel onverstandig plan vinden.

Ik heb nog een vraag over de hsl. We hebben het in de Kamer zo vaak over de perikelen rond de hsl en over het feit dat die slecht scoort en dat er alles aan gedaan wordt om hem beter te laten scoren. Voor het tijdperk 2025–2030 wordt er nu al gewaarschuwd voor verhoogde uitval. Kan de Staatssecretaris in de quickscan die gedaan wordt over de verbeteringen op de hsl de mogelijkheden meenemen van zowel het op de een of andere manier versneld uitrollen van ERTMS en/of andere maatregelen die in de gesprekken met de verschillende partners naar voren komen? Dan hebben we als Kamer een beter zicht op de vraag wat dit gaat doen voor de hsl en wat eraan gedaan zou kunnen worden als we het prioriteren.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

In de quickscan moeten we in ieder geval goed meenemen wat we zouden kunnen doen om door deze overgang de risico's op extra uitval te beperken. Mevrouw Kröger vraagt tussen de regels door of het alvast kan worden meegenomen als prioriteit in de baanvakkeuze. Die keuze hebben we, ook gelet op de hele maatvoering, niet gemaakt op de andere lijnen. Er is niet meer geld, dus dat zou dan betekenen dat er een andere geschrappt moet worden. Dat zie ik niet zozeer gebeuren, maar ik ben graag bereid om in de quickscan de vraag mee te nemen wat we kunnen doen om die overgangen zo soepel mogelijk te maken.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Daar ben ik blij om, maar ik zou ook inzichtelijk willen hebben welke investeringen er nu voor die ATB-eilanden worden gedaan, om die overgangen te borgen. Over wat voor bedragen hebben we het dan en hoe verhouden die zich tot het geld – ik begrijp dat het daarbij gaat om 170 tot 215 miljoen euro – dat nodig zou zijn om ERTMS versneld uit te voeren op de hsl? Dan kunnen we een afweging maken. Eigenlijk vraag ik de Staatssecretaris of zij voor het volgende moment dat we het hierover hebben – is dat tijdens het AO MIRT, in het najaar? – in kaart wil brengen welke keuze wij hier nog in kunnen maken.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

De volgende voortgangsrapportage komt in het najaar. Ik weet niet wanneer de quickscan komt, maar ik denk dat dat ook rond die tijd is. Ik begrijp de vraag van mevrouw Kröger als volgt: kunnen we, naast dat we in de quickscan in kaart brengen of er dingetjes zijn die we zouden kunnen doen, zoals kleinere investeringen, om zo'n overgang soepeler te laten verlopen ook de orde van grootte van de benodigde investeringen voor het huidige pad afzetten tegen de benodigde investeringen voor het volledig uitrollen? Dat geeft een vergelijkbaar beeld. Ik zal kijken of we dat kunnen doen. Rechts van mij hoor ik de inschatting dat dat wel mogelijk zal zijn.

De **voorzitter:**

Prima. Dan gaat u volgens mij naar het volgende blokje.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Voorzitter. Dan gaan we naar Kijfhoek, ook een onderwerp waarover we hier regelmatig hebben gesproken. Recent heb ik een heel goed bestuurlijk overleg gehad met alle betrokken partijen. Ik moet zeggen dat ik alle partijen daar een compliment heb gemaakt voor het feit dat ze echt met elkaar zijn gaan zitten en zijn gaan kijken hoe ze die puzzel kunnen leggen. Het was best een ingewikkelde puzzel met aan de ene kant de capaciteitsnoodzakelijkheid, maar ook met de veiligheid die altijd voorop moet staan, en een bestaande situatie waarin je calamiteitenwegen wil inpassen. Op 12 juni heb ik met al die partijen een voorgenomen besluit neergelegd. De calamiteitenwegen zitten daar dus in.

Het is nog maar een voorgenomen pakket. Onderdeel daarvan is een onderzoek naar een vorm van samenwerking tussen de bedrijfsbrandweer en de gemeentelijke brandweer. Die moet er echt zijn voordat het besluit definitief kan worden. Dat kost ongeveer die tijd. Voordat het besluit definitief genomen wordt, willen we zeker weten dat het kan. Het hangt dus op de samenwerking tussen de bedrijfsbrandweer en de gemeentelijke brandweer. De verwachting is dat daarmee zowel een veiligheidsverbetering als ook efficiencyvoordelen kunnen worden gerealiseerd. Ik heb er dus het volste vertrouwen in dat we volgend jaar een definitief besluit kunnen nemen.

Je zou kunnen wachten met de uitvoering van de calamiteitenwegen tot de renovatie van de rest van het emplacement. Dan zou je werk met werk kunnen maken. We hebben ervoor gekozen dat niet te doen en het toch naar voren te halen. Dus met de aanbesteding van de calamiteitenwegen wordt al gestart, zodat we ook zo snel mogelijk dat besluit kunnen effectueren. Dat laat ook echt zien hoezeer we de veiligheid vooropstellen. Dan kom ik op de overwegveiligheid. Dat is inderdaad een van de prioriteiten. Het is mijn ambitie, en ik denk die van ons allen, om geen doden meer op overwegen te hebben. Een belangrijk onderdeel daarin zijn de onbewaakte overwegen en de huisaansluitingen. Bij de problematiek van dichte spoorwegen moet je de veiligheidswinst afwegen tegen de economische winst. Er zijn altijd twee elementen die strijden in de prioriteitstelling. Als we het hebben over overwegveiligheid gaat het echt over de NABO's en de huisaansluitingen. Ik heb een landelijk bemiddelaar aangesteld, Letty Demmers, die nu waarnemend burgemeester van Noord-Beveland is, om als landelijk bemiddelaar te helpen bij het vinden van oplossingen, want soms is het complex. Mensen hebben mooie wandelroutes en zijn gewend om met de hond of de fiets lekker het bos in te gaan. Als zo'n overweg dan verdwijnt, kan het zijn dat dat weerstand oproept in een gemeenschap. Ook die puzzel kun je samen leggen. Afgelopen 17 juni was daarom een NABO-symposium ingericht, waar heel veel kennis is gewisseld. Samen met de decentrale overheden, recreatieve belangenorganisaties en ProRail hebben we de ambitie onderstreept dat we binnen vijf jaar van de NABO's af moeten. Daar staan we met elkaar voor. Ik heb daar geld voor beschikbaar gesteld. Ik heb de landelijk bemiddelaar aangesteld en ProRail heeft een extra directeur aangesteld. Zij gaan samen met de provincies hard aan de slag om deze voortgang te maken. Dat is echt het doel.

De heer Amhaouch vroeg naar het toenemend treinverkeer en wegverkeer, of eigenlijk naar de verkeersknelpunten. Ik begrijp de vraag zo dat de heer Amhaouch wil weten of we de knelpunten goed in beeld hebben. Ik denk dat we die redelijk in beeld hebben. We hebben natuurlijk ook de prioritering in het overwegenregister en het Landelijke Verbeterprogramma Overwegen. Naar aanleiding van het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid is er op een gegeven moment wel de afweging of je prioriteit gaat geven aan de overwegen waar je de grootste veiligheidswinst kunt boeken of aan de overwegen waar je de grootste economische winst kunt behalen, want ook hier kunnen we elke euro maar één keer uitgeven. Soms is het een combinatie van beide, maar als er veel economische winst te boeken is, kan het ook logischer zijn om

meer cofinanciering van de regio te vragen. In de samenhang van het verbeteren van de veiligheid en het verbeteren van de doorstroming wordt de prioritering in het overwegenregister opgesteld. Het is natuurlijk ook mede afhankelijk van de hoeveelheid geld die kan worden bijgedragen. ProRail maakt volgens haar interne procedures de risicoanalyse voor de overwegen op de corridor waar frequentieverhoging plaatsvindt. De dichtlijgtijden zijn daarbij een belangrijk element.

De voorzitter:

Ik zie bij de heer Amhaouch een knipperend licht op dit punt.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Dat gaat komen. De Staatssecretaris geeft aan dat er veel is, maar door het toenemende treinverkeer zien we de toenemende trend dat spoorwegen middenin centra en weet ik waar allemaal vaker dicht zijn. Welk kader gebruiken we om daar al dan niet op in te grijpen? Richting het AO Spoor van de volgende keer zou ik graag inzicht willen hebben in de grootste knelpunten en in de wijze waarop we daarmee omgaan. Want die trend gaat alleen maar door. We willen meer capaciteit benutten van het huidige spoor, maar dat kunnen we niet aan het toeval overlaten. Mijn vraag aan de Staatssecretaris is hoe we daar op een later tijdstip op kunnen terugkomen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik ben graag bereid om in een volgende brief nog eens aan te geven hoe het stelsel in elkaar zit – eigenlijk is dat de vraag die de heer Amhaouch stelt – in relatie tot de frequentieverhogingen waarvoor we ook in het kader van het Toekomstbeeld OV een gezamenlijke ambitie hebben neergelegd. Hebben we goed in beeld waar en wanneer dat tot knelpunten gaat leiden? Waar zijn, bijvoorbeeld ook in de context van PHS, al maatregelen voorzien? Op een corridor tussen Amsterdam en Hoorn zijn volgens mij als onderdeel van de PHS-investeringsplannen ook echt maatregelen voorzien die te lange dichtlijgtijden voorkomen, als onderdeel van de investeringsprojecten. Maar er zijn misschien ook stukken waar dat nog niet zo is. De heer Amhaouch vraagt om dat eens in kaart te brengen. Het lijkt me goed als we dat in een volgende brief uiteenzetten. Vanuit deze kant moet ik wel de nare waarschuwing doen dat er altijd een keuze nodig zal blijven. Op een gegeven moment is er dan ook de keuze of je gaat voor de grootste veiligheidswinst of voor de grootste economische winst. Dat betreft niet altijd dezelfde overgangen. Maar dan kunnen we met elkaar die keuze in transparantie maken.

De voorzitter:

Ik kijk even of het knipperend licht voorbij is. Er kan nog een vraag bij de heer Amhaouch komen. U heeft geen vervolgvraag meer? Prima. Dan vervolgt de Staatssecretaris haar betoog.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Voorzitter. Er is nog een heel aantal overige vragen gesteld. Deze zijn allemaal net zo belangrijk als de vorige, maar zitten in het oneerbiedige mapje overige.

De heer Ziengs vroeg naar de inspecties druppellekkages. Deze gingen voornamelijk over administratieve overtredingen, zoals een foutieve wagenlijst. Waar nodig is de ILT handhavend opgetreden. Dat kan zijn met een waarschuwing of een boete, zowel bestuursrechtelijk als strafrechtelijk. Het is dus niet zo dat al die onvolkomenheden meteen grote problemen waren, maar het is wel goed dat ze allemaal geregistreerd worden. Het is natuurlijk niet voor niets dat we daarover afspraken hebben gemaakt met elkaar.

Dan was er nog een vraag van mevrouw Kröger over ORBIT. In de stuurgroep over stoptonend seinpassages wordt eind dit jaar de effectiviteit van de ORBIT-implementatie bij de NS geëvalueerd. Op basis daarvan kijken andere vervoerders of ook zij in ORBIT willen investeren. Dat is de huidige stand van zaken.

Mevrouw Kröger had een vraag over Basisnet en het routeringsbesluit. Eigenlijk refereerde zij vooral aan brandbare stoffen, zoals lpg. Mijn inzet – deze kent u allemaal – is dat het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor zo veel mogelijk via de Betuweroute gaat. Met een routeringsbesluit kun je vervoer op bepaalde trajecten verbieden en richting de Betuweroute sturen, maar alleen zolang er geen alternatief is. Er moet altijd een alternatief zijn. Dus als er werkzaamheden aan de Betuweroute zijn, biedt een routeringsbesluit geen oplossing. Er moet altijd een mogelijkheid zijn om het vervoer per spoor af te wikkelen. Dat betekent dat het beperkt is. En voor bepaalde bestemmingen zou je eventueel flink moeten omrijden. De capaciteitsverdeling van ProRail is ook afhankelijk van andere infrabeheerders, zoals DBnetz. We spreken met alle partijen en hebben met hen een heel goed bestuurlijk overleg gehad. Daarin hebben we met elkaar gezien dat er in de context van het groeiende vervoer, van zowel personen als goederen, en van de verdere verdichting binnen de steden een problematiek rondom het spoor ontstaat en dat we met elkaar daar een goede oplossing voor moeten vinden. Natuurlijk springt het vervoer van lpg er meteen uit als iets waar je graag wat aan zou willen doen. We hebben een studie laten uitvoeren naar bepaalde buisleidingen. Het zijn allemaal elementen die besproken zullen worden om te kijken of we ergens oplossingen kunnen vinden. Ik verwacht voor de zomer van 2020 zicht te hebben op oplossingsrichtingen en zal daar dan zeker bij u op terugkomen en ook kijken naar het groepsrisico.

De voorzitter:

De heer Amhaouch heeft daar een vraag over.

De heer **Amhaouch** (CDA):

We gaan iets te snel naar 2020. Ik begrijp wat de Staatssecretaris zegt. Er zijn verschillende oplossingen: langzamer rijden, over de Betuweroute – dat is overigens niet altijd de oplossing – via water. Ik kom even op de casus Eindhoven. Volgens mij is de Staatssecretaris daar samen met collega Ollongren al geweest. De gemeente Eindhoven zit met een grote bouwopgave. Die loopt hier nu hier tegenaan. Wanneer krijgt zij duidelijkheid over zo'n integraal project, dat we als regering graag willen realiseren? Hoe staat het met die samenwerking? De woningbouwminister zit er zo in en de Staatssecretaris... Er is geen duidelijkheid. Zo komt het althans op mij over. Ik vind dat wij als Rijk helderheid moeten kunnen geven over welke stappen we wanneer hebben doorlopen, en dat zo'n groot project helderheid moet krijgen wat betreft de vraag of ze wel of niet kunnen bouwen, en eigenlijk liever wel dan niet.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

We hebben een gezamenlijk werkbezoek aan Eindhoven gebracht. Daarbij waren aanwezig de Minister van IenW, die natuurlijk heel goed kijkt naar de ontsluiting van wegen, de Minister van BZK, die samen met de steden verantwoordelijk is voor het bieden van een antwoord op de noodzaak aan grootschalige verdichting binnen de steden, en ikzelf. We hebben met elkaar geconstateerd dat dit besluiten zijn die we met elkaar op een verstandige manier kunnen nemen of die we, als we niet goed samenwerken, op een onverstandige manier kunnen nemen. In de keuzes die er in de binnenstedelijke woningbouw worden gemaakt, zitten natuurlijk belangrijke variabelen die bepalen of en in welke mate je wel of niet dingen op het spoor kunt doen. Andersom bepalen de dingen die wij op het spoor besluiten weer de keuzes in de woningbouw. We willen een

gezamenlijk beeld en een gezamenlijk plan naar de toekomst hebben. Daaraan werken we met alle regio's. Zowel voor de Brabantcorridor als voor de corridor naar het oosten wil ik met de bestuurders echt om tafel om een gezamenlijk plan van aanpak te maken. Dat heb ik ook aangegeven. Aan de ene kant hebben we de grote woningbouwopgave en aan de andere kant zien we de groei van het personenvervoer en het goederenvervoer, ook door iedereen in de Kamer gewenst. We hebben een beperkt instrumentarium. Zo'n routeringsbesluit is een beperkt instrumentarium: als je hier op het waterbed drukt, komt er op een andere plek een trein naar boven. Die trein gaat ergens anders heen, want er moet altijd een optie via het spoor blijven. We hebben dus een beperkt instrumentarium en met elkaar moeten we die puzzel leggen. Tijdens het bestuurlijk overleg dat we hadden, hebben we dat in heel positieve sfeer geconstateerd, ook vanuit de bereidheid om echt met elkaar om tafel te gaan en oplossingen te vinden. Ik zal uw Kamer daar regelmatig over informeren. We gaan regelmatig met de bestuurders om tafel. Met «2020» wil ik dus niet zeggen: u hoort nog van ons; we zien elkaar op dit onderwerp weer in 2020. We gaan er echt hard mee aan de slag en ik zou graag willen dat het allemaal voor de zomer van 2020 is opgelost.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger heeft hier nog een korte vraag over.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik ga mijn best doen. Ik viel over die 2020. Er liggen bijvoorbeeld twee moties uit de zomer van 2017 over het routeringsbesluit en over het ontwikkelen van criteria en allemaal andere dingen. Ik vind het wel erg lang duren als we nog tot een jaar moeten wachten voordat we zicht hebben op de oplossingen. Welke mogelijkheden ziet de Staatssecretaris om sneller stappen hierop te zetten?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Elke tweede zin van mevrouw Kröger luidt vaak: kan het sneller? Zij zegt dit vanuit een hele goede betrokkenheid. Laat ik dat erbij zeggen. Op grond van het routeringsbesluit zou je kunnen denken: o mooi, op die route haal je het weg. Maar je zet die trein op een andere route. We willen allemaal dat de Betuweroute zo veel mogelijk benut wordt, maar met de Betuweroute kun je nog steeds niet overal komen. Er zullen treinen blijven waarvoor de Betuweroute geen optie is. Daarnaast weten we dat de capaciteit op de Betuweroute helaas voor enige tijd beperkt zal worden door de werkzaamheden in Duitsland. U heeft ook allemaal gevolgd welke snelheid Duitsland daarin hanteert. We moeten er dus rekening mee houden dat gedurende een behoorlijk lange tijd de capaciteit niet zo groot zal zijn als we zouden willen. Dat zijn allemaal factoren die de effectiviteit van dat instrument beïnvloeden. Samen met alle partijen ben ik goed aan het kijken wat we kunnen doen. Ik probeer met hen tot een akkoord te komen, waarbij we al die verschillende stukjes van de puzzel met elkaar gaan leggen. Dat is best heel complex. Natuurlijk nemen we daarin het groepsrisico mee. Ik zeg heel eerlijk dat het al een hele klus wordt om dat voor de zomer van 2020 af te ronden. Het feit dat er in 2017 al moties waren, betekent dat het een heel complex onderwerp is waarover al lang wordt nagedacht. Maar ik zet echt alles op alles.

De voorzitter:

Ik kijk even naar de tijd. Is het iets wat u in uw tweede termijn zou kunnen meenemen?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ja.

De voorzitter:

Prima. Dan vervolgt de Staatssecretaris haar betoog.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Voorzitter. Dan hebben we nog de drielandentrein. Wat is de stand van zaken van het doortrekken? Het was inderdaad een hele puzzel om die vergunning voor elkaar te krijgen, maar we zijn heel blij dat dat met de betrokkenheid van alle partijen is gelukt. Dit is, net als Kijfhoek, zo'n voorbeeld waarbij we echt met elkaar om tafel gaan en iedereen ook ziet dat daar waar mensen dingen niet kunnen, er toch hele goede oplossingen te vinden zijn.

De trein naar Luik is in de concessies van Limburg als optie weergegeven. Natuurlijk is het belangrijk dat de provincie Limburg aan degene aan wie zij de concessie heeft verleend, duidelijk aangeeft dat ze dat echt graag wil. Uiteraard ga ik dan graag weer samenwerken met de provincie Limburg en de andere partijen en zal ik zo goed mogelijk mijn best doen om dat zo snel mogelijk te realiseren. Het zal nodig zijn om het materieel van Arriva te voorzien van ETCS, de vervoerders NS, Arriva en NMBS moeten afspraken afronden over onder andere de exploitatie, het perron in Visé moet worden aangepast en er moet een capaciteitsaanvraag gedaan en afgehandeld worden. Ook dat is nog een aardig traject. In de zomer zal ik met betrokken partijen aan Nederlandse zijde een bestuurlijk overleg hierover organiseren om te komen tot een oplossing die hopelijk ook direct acceptabel is voor de Belgische autoriteiten, zodat we er niet nog een heel ingewikkeld afstemmingstraject achteraan hoeven te doen. Wanneer is de Staatssecretaris voornemens de reactie op het Actieplan Denderende banen op het spoor te delen? Dat zal zijn voor het AO Spoor van september.

Ik kom op de uitvoering van de motie-Schonis. Even kijken, hoor. Wanneer verwachten wij het rapport? Dat staat niet in het antwoord. De motie-Schonis vroeg om een analyse van wat de WHO-norm betekent voor de Nederlandse geluidssituatie. We hebben inderdaad de Kamer een brief gestuurd over wanneer dat rapport klaar zou zijn. Die brief is volgens mij al gestuurd in december van het afgelopen jaar. We zoeken het even op voor de tweede termijn.

Op het punt van trilling is de situatie iets anders, omdat daar nog geen echte normen voor zijn. We werken nu heel hard aan het opstellen van zo'n handelingskader. Daar zal ik u nog voor de zomer of rond de zomer – de zomer is inmiddels wel heel dichtbij – over informeren.

Daarmee heb ik geen vragen meer staan.

De voorzitter:

Dank u wel. Ik kijk even naar de heer Van Aalst, die schudt. Waarschijnlijk bedoelt hij daarmee dat er nog een vraag van hem openstaat.

De heer Van Aalst (PVV):

Zeker, voorzitter. Ik heb er vijf gesteld en twee zijn er nog niet beantwoord. Een vraag gaat nog steeds over de discussie over de relevantie van de Kamer en de vertrouwelijkheid. Ik ben nieuwsgierig welke gevolgen het heeft dat een en ander online heeft gestaan.

De andere vraag die nog openstaat, betreft de veiligheid op het spoor en de capaciteitsbeperking voor de mensen die het spoor vrijhouden na ongevallen.

De voorzitter:

Dat klopt. We hebben het even gecontroleerd. Dat zijn nog twee vragen die openstaan. Ik kijk even naar de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

De eerste had ik meer genoteerd als een constatering van de heer Van Aalst. Daarin hoorde ik niet direct een vraag aan mij. De andere vraag was of er voldoende middelen beschikbaar zijn. Ik heb geen signalen van ProRail ontvangen dat er een probleem is, maar ik deel de analyse van de heer Van Aalst dat het ontzettend belangrijk werk is. Ik zal dus bij ProRail navragen of dit een probleem is, want wij allemaal vinden het belangrijk werk.

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

Ik kom nog even op het eerste deel over de betrouwbaarheid. Ik stelde nog de extra vraag of de Staatssecretaris ons kan vertellen wat de gevolgen zijn van het feit dat de stukken «per ongeluk» gepubliceerd zijn. Er liggen natuurlijk wel allerlei gegevens op tafel.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Dat hangt een beetje af van de verschillende rapporten. Volgens mij heb ik in mijn brief aangegeven wat naar onze verwachting de effecten op de verschillende rapporten zullen zijn. Voor een deel ging het om stukken die tijdelijk niet openbaar waren, omdat ze nog in de afrondende fase waren en daarna alsnog openbaar zouden worden. Voor een deel ging het om stukken over cybersecurity. Het is een generieke afspraak dat dat soort stukken nooit openbaar worden gemaakt, maar we hebben het gecheckt bij de NCTV en die verwacht daar geen effecten van. Dan betreft het nog stukken die een rol kunnen spelen in een aanbestedingsprocedure. Daarvan is door ProRail de analyse gemaakt dat de effecten goed beheerst kunnen worden, door deze informatie op het moment van aanbesteding ook met andere relevante partijen te delen en in die zin oneerlijke concurrentiesituaties te voorkomen.

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

Ik ben heel blij met dit antwoord. Dat betekent dat met uitzondering van de stukken over cybersecurity alles nu gewoon openbaar kan worden gemaakt, want de Staatssecretaris zegt dat het geen gevolgen heeft.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Voor een deel zijn het documenten waarvan al is aangegeven op welk moment ze openbaar worden. Die zullen dan ook openbaar worden. Op het moment dat de aanbesteding is afgerond, kan de informatie die in het aanbestedingsproces is gebruikt, natuurlijk ook openbaar worden.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Nee, meneer Van Aalst. We komen zo bij de tweede termijn en daarin kunt u uw reactie meegeven. Er was nog een vraag van de heer Amhaouch niet beantwoord.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Die valt in de laatste categorie.

De **voorzitter**:

Prima. Volgens mij zijn daarmee alle vragen beantwoord. Dan kom ik aan de tweede termijn van de Kamer. Alle Kamerleden krijgen anderhalve minuut om hun reactie te geven. Ik begin weer bij de heer Amhaouch.

De heer **Amhaouch** (CDA):

Voorzitter. Dat moet lukken in anderhalve minuut. Allereerst dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van de vragen. We kijken uit naar de brief met de opvolging en de uitwerking van het BIT-advies, met name over dat integrale systeemgebeuren en dat mandaat van de CEO. Als dat goed zit, dan hebben we er ook vertrouwen in dat het programma verder goedkomt.

Dan willen we extra aandacht vragen voor een modal shift van de weg naar het spoor voor het goederenvervoer. Het is ook door mijn collega's genoemd. Het komt hier maar ook op meerdere plekken terug. Toch komen er elke keer hobbels waardoor de idee ontstaat dat er een stapeling van kosten gaat plaatsvinden. Er is een masterplan afgesproken om daar kritischer op te zijn. Ik weet niet precies hoe het heet. «Maatregelen». Elke keer als we maatregelen nemen, wat betekent dat dan? Niet dat we dadelijk allerlei goede dingen doen, maar in een keer geen vervoer over het spoor meer hebben. Daar wil ik het bij laten, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Amhaouch. Dan geef ik het woord aan de heer Ziengs.

De heer Ziengs (VVD):

Dank u wel, voorzitter. Dank voor de uitvoerige beantwoording door de Staatssecretaris. Ik kom op het puntje waar de heer Amhaouch het net over had en dat ook bij onze fractie wat zorg geeft: het goederenvervoer. Dan hebben we het over het goederenvervoer. We zien daar inderdaad wat prijsplaatjes voorbijkomen. We worden natuurlijk ook geïnformeerd vanuit de branches zelf en die zullen daar ongetwijfeld ook hun eigen rekenmethodes voor hebben. Maar ik mag toch veronderstellen dat als er een dusdanig verschil is tussen de cijfertjes die we aangeleverd krijgen en hetgeen hier door de Staatssecretaris verondersteld wordt, dat daar nog wat lucht tussen zit. Ik wil daarom vragen om nog eens te kijken naar de reactie destijds vanuit het goederenvervoer op de consultatie van 28 december 2018, waarbij bepaalde cijfers werden gepresenteerd en werd aangegeven wat bijvoorbeeld de investeringen zouden zijn. Mijn tweede vraag daarop is als volgt. Het onderzoek naar de lange treinen zou volgens mij ook ergens in het najaar van 2018 plaatsvinden en worden opgeleverd. Ik krijg de indruk dat het meer dan een jaar vertraagd is. Wat voor effect heeft dat op de afspraken die destijds gemaakt zijn? Daar wil ik het even bij laten, voorzitter.

De voorzitter:

Dank u wel, meneer Ziengs. Dan ga ik naar mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter. Ik begin met het aanvragen van een VAO. Of heeft iemand anders dat al gedaan? Nee? Dan doe ik dat meteen.

De voorzitter:

Dat is aan u.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik ben blij met de toezegging van de Staatssecretaris – tenminste, zo heb ik het opgevat – dat zij goed zal bekijken of in de MKBA bepaalde grote stations relatief laag scoren, als je niet kijkt naar het hele traject en de wijze waarop dat in het systeem werkt, om ervoor te zorgen dat in de tweede tranche die grote intercitylijnen snel aan de beurt komen. Ik ben ook blij met de toezegging van de Staatssecretaris dat ze bij de quickscan terugkomt op de mogelijkheden om de hsl te verbeteren, op de wijze waarop de kosten zich tot elkaar verhouden en op de vraag of wij daar wellicht nog een andere afweging in kunnen maken. Ik was wat minder blij met de beantwoording over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het is een hele grote zorg voor een heleboel mensen die dicht rond het spoor wonen. Ik vraag me af wat de mogelijkheden zijn om in dat routeringsbesluit dingen voor te bereiden en ons als Kamer daarin mee te nemen. De Staatssecretaris zegt in bijna elk debat dat ze mij

altijd wat ongeduldig vindt. Ik denk dat de Staatssecretaris zichzelf een beetje herkent uit de tijd dat zij nog in mijn rol van groen Kamerlid zat.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:
Jazeker.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik hoop dat dat ongeduld haar aanspoort om ten aanzien van dit probleem zo snel mogelijk een stapje meer duidelijkheid te verschaffen.
Dank u wel, voorzitter.

De **voorzitter**:

Dank u wel, mevrouw Kröger. Vol ongeduld is de heer Van Aalst de volgende spreker.

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

Zeker, voorzitter. Vooral verstandig.

Voorzitter. Laat ik beginnen met de dingen waarmee ik blij ben. Ik ben blij met het aangevraagde VAO. Ik ben blij dat mijn collega's in hun tweede termijn, in tegenstelling tot in hun eerste termijn, ook aandacht vragen voor het goederenvervoer. Dat scheelt alweer de helft.

Ik ben niet blij met de rekensom van de Staatssecretaris rondom de investeringen die het goederenvervoer moet doen, die net al voorbijkwam.

Het allerbelangrijkste zijn de vertrouwelijke stukken. Ik vind het leuk dat het later allemaal openbaar wordt. We hebben geconstateerd dat die stukken nu op straat liggen. Ik vind dat de Kamer gewoon het recht heeft om die stukken nu te hebben. Gelijke monniken, gelijke kappen. Ik vraag nu in tweede termijn nogmaals om deze stukken zo spoedig mogelijk openbaar te maken. Zo niet, dan komen we er in het VAO op terug om ze alsnog openbaar te krijgen.

De **voorzitter**:

Uw punt is helder, meneer Van Aalst. De heer Ziengs heeft een opmerking voor u.

De heer **Ziengs** (VVD):

Ik moet hier toch op ingrijpen richting de heer van Aalst. Hij doet het voorkomen alsof wij in eerste termijn niet opkwamen voor het spoorgoederenvervoer, maar ik heb mijn bijdrage nog voor mij liggen. Volgens mij heb ik daar zeer nadrukkelijk aandacht voor gevraagd en ook heel gerichte vragen over gesteld. Misschien was de heer Van Aalst op dat moment erg druk met zijn toestelletje om wat appjes te sturen of whatever. Ik zou zeggen: beter luisteren!

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

Ik was druk bezig om de heer Ziengs te appen, opdat hij niet zou vergeten om aandacht voor het goederenvervoer te vragen. Dus dat is helemaal goed gekomen.

De **voorzitter**:

Waarvan akte. Dan is dat ook weer opgehelderd. Ik kijk even naar de Staatssecretaris. Gaat het u lukken om de vragen te beantwoorden?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ja hoor.

De **voorzitter**:

Dan geef ik u bij dezen het woord.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Dank u wel, voorzitter. Dank aan de heer Amhaouch dat hij nog een keer benadrukte wat voor hem de belangrijke punten zijn in de brief die we in het najaar zullen sturen. We zullen terugkomen op die integrale program-mabeheersing en op het mandaat van de CIO. Ook voor mij zijn dat belangrijke punten.

Wat betreft het goederenvervoer en de modal shift, die we allemaal willen, vraagt de heer Amhaouch, overigens net als de heer Ziengs, om ook genoeg aandacht te hebben voor de stapeling van kosten. Dat hele maatregelenpakket spoorgoederenvervoer dat we hebben willen neerzetten, is juist bedoeld om tegenover bepaalde bijkomende kosten weer bepaalde andere kosten te verlagen en zo in zijn totaliteit de concurrentiepositie te verbeteren. Dan moet dat natuurlijk onder de streep wel zo zijn. Ik bied aan om hier in de voortgangsrapportage van het najaar wat uitgebreider bij stil te staan en u wat inzicht en misschien ook wat comfort te geven. Hoe zit het aan de ene kant met die eigen bijdrage van 90 miljoen euro? Is die verspreid over een aantal jaren? Welke korting op de gebruiksvergoeding staat daar tegenover? We zullen de Kamerleden wat meer beeld geven bij de bedragen en de orde van grootte.

De heer Ziengs vroeg naar het onderzoek naar de lange treinen. Ik begreep net dat dat bijna klaar is en dat het rond de zomer aan uw Kamer verstuurd wordt.

Mevrouw Kröger had twee vragen over de MKBA stations tweede tranche. Het goederenvervoer is ook haar grote zorg. Ik vind het belangrijk om aan te geven dat de veiligheid nergens in het geding is. Waar we het over hebben, zijn de ingestelde risicoplafonds en de vraag hoe je die puzzel moet leggen, met enerzijds de groeiende wens van steden om binnenstedelijk te bouwen en anderzijds de wens om groeiend spoorvervoer, zowel spoorgoederenvervoer als spoorpersonenvervoer, te hebben. Dat lossen we niet alleen op met een routeringsbesluit. Het is echt een complexe puzzel. We willen het allemaal en dus zullen we om tafel moeten met de bestuurders, met ProRail en ook met de goederenvervoerders. Laatstgenoemden waren ook aanwezig bij het bestuurlijk overleg en hebben gezegd de mensen een indruk te willen geven van wat er nou bijvoorbeeld in die treinen zit, want niet elke goederentrein is een trein met gevaarlijke stoffen. Over wat voor soort risico's hebben we het nou? Dan kunnen we met elkaar goed de afweging maken hoe we alle dingen die we graag willen in dit land mogelijk maken. Dat is mijn inzet en ik ben daarin ook vol ongeduld. De praktijk blijft alleen weerbarstig, moet ik mevrouw Kröger toegeven.

De **voorzitter:**

Dat kan gebeuren. Ik zag dat de heer Van Aalst daar als eerste een vraag over had.

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

Ik heb eigenlijk nog een vraag over het vorige punt. Maar voordat ik de heer Ziengs ga appen dat zijn vraag niet beantwoord is. De vraag was volgens mij of het klopt dat het onderzoek naar die langere treinen een jaar vertraagd is.

De **voorzitter:**

De Staatssecretaris. Langere treinen, langere vertraging?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik begrijp dat het antwoord nee is. Het onderzoek is een halfjaar vertraagd, in alle precisie.

De **voorzitter:**

Dan is dat ook opgehelderd. Meneer Van Aalst, heeft u daar nog een vervolgvraag over?

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

Ik wil geen discussie over een halfjaar. Volgens mij was gesteld dat het eind 2018 klaar zou zijn en wordt het nu, geloof ik, eind 2019.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Het komt in de zomer naar u toe.

De **voorzitter**:

Voor de goede orde: het is vandaag 20 juni en morgen begint de zomer. Maar dat terzijde. Mevrouw Kröger, u had nog een vraag.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb nog een vraag over de veiligheid die niet in het geding zou zijn. Met name gemeenten rond de Brabantroute spreken de zorg uit dat op bepaalde locaties de risicoplafonds op groepsrisico wel degelijk worden overschreden. Dus als we groepsrisico als een van de drie risicovarianten nemen, is er wel degelijk een overschrijding en hebben we dus een probleem.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Het gaat misschien wat ver om in de laatste zinnen van de tweede termijn te proberen het hele stelsel van het risicobeleid rondom het spoor te verhelderen. Maar we hebben natuurlijk de norm voor externe veiligheid: 10^{-6} . Die wordt nergens overschreden. Dat is wat ik daarmee heb willen zeggen. Daarnaast hebben we in de context van de Wet basisnet met elkaar geprobeerd om het vervoer over het spoor zo te sturen dat het voor Nederland als geheel gemiddeld de minste last zou opleveren. Sommige risicoplafonds op het spoor zijn heel krap neergezet, omdat je eigenlijk liever zou willen dat een trein ergens anders langs gaat. Dat maakt niet dat het onveilig is. De risicoplafonds Basisnet hebben gestuurd op een wenselijke routing en die is overal binnen de context van de 10^{-6} . Dat is wel heel belangrijk. Als er iets gaat veranderen, dan moet je aangeven wat de verandering van het groepsrisico is en in welke mate dat te onderbouwen is met de maatregelen die je neemt, de maatregelen die je hebt afgewogen en het verschil dat er dan optreedt.

Met al die gemeenten zitten we in een proces waarbij we zorgen dat 10^{-6} nergens overschreden wordt. Die externe veiligheidsnorm van 10^{-6} , die we ook op allerlei andere plekken hanteren, moet gegarandeerd blijven. Daarnaast zijn we met elkaar in gesprek over de risicoplafonds. Die gingen eigenlijk over de wenselijkheid van bepaalde stromen langs bepaalde routes. In welke mate kunnen we met elkaar de puzzel leggen tussen enerzijds de wens om meer vervoer, ook goederenvervoer, via het spoor te hebben en anderzijds de wens om meer te bouwen in de binnensteden. Het is een ingewikkelde puzzel en natuurlijk komt ook het groepsrisico voorbij. We zitten echt in een intensief bestuurlijk gesprek met al die partijen, omdat we het allemaal mogelijk willen maken. Dat kan misschien ook iets betekenen voor de manier waarop je langs het spoor bouwt, waarmee je de risico's weer kunt beperken. Er zijn verschillende risicoplafonds – mevrouw Kröger weet dat en noemde het ook – en dat maakt het belangrijk om te zeggen dat het externe veiligheidsrisico van 10^{-6} niet overschreden wordt.

De **voorzitter**:

Mevrouw Kröger, dit was een aardig exposé over het veiligheidsbeleid rondom het spoor. Heeft u daar wellicht nog een vraag over?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Er zijn verschillende risicocategorieën en de Staatssecretaris schetst nu het beeld dat die ene de echte is en dat de andere eigenlijk bedoeld zijn voor routing, voor preferentiële... Bij de mensen die daar wonen en de gemeenten die ermee te maken hebben, is sprake van toch een heel andere beleving. Zij zeggen wel degelijk dat de risicoplafonds in hun gemeente worden overschreden. Als de Staatssecretaris nu zegt dat dat niet klopt, is er een behoorlijk verschil van perspectief. Ons is altijd voorgehouden dat beide, zowel het groepsrisico als het plaatsgebonden risico, complementair zijn en niet dat het ene het echte is en dat het groepsrisico eigenlijk ingesteld is om te zorgen dat de trein een bepaalde route neemt.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Wat betreft het groepsrisico klopt dat. Daar heeft mevrouw Kröger gelijk in. Maar de norm 10^{-6} is het externe veiligheidsrisico. Daarnaast heb je inderdaad het groepsrisico. De risicoplafonds waar we het over hebben, zijn een sturingselement binnen het Basisnetsysteem waarbij dat plafond soms midden op de spoorbaan is gelegd. Dat betekent dat elke trein die eroverheen rijdt meteen heel direct effect heeft, terwijl er niemand midden op die spoorbaan woont. De risicoplafonds hebben we ingesteld om te sturen. De vraag is of die sturing nog wel past bij de optelsom van alle dingen die we willen. Als we meer treinen over het spoor willen hebben, moeten we dat risicoplafond, dat meetpunt zeg maar, misschien niet midden op het spoor leggen. Maar het is voor ons al een ingewikkelde discussie. Mevrouw Kröger zegt, terecht, dat de beleving heel anders is. Dat snap ik heel goed. Het is heel belangrijk dat we met elkaar helderder weten te maken dat de veiligheid nergens in het geding is, wat de rol van het groepsrisico is en wat die risicoplafonds uit het Basisnet als sturingselement inhouden. Ik kan me heel goed voorstellen dat mensen denken: hé, er wordt een risicoplafond overschreden; dan zal het wel onveilig zijn bij mij. Als dat niet zo is, wil je niet dat mensen dat gevoel hebben. Ook dat maakt onderdeel uit van het bestuurlijke gesprek dat wij met elkaar hebben. Hoe zorgen we ervoor dat we allemaal een helder signaal kunnen geven en dat we maatregelen nemen om de veiligheid van mensen altijd te waarborgen, ook in een situatie met meer treinen en ook in een situatie van dichter op het spoor bouwen? Zowel mevrouw Kröger als ik staan daarvoor.

De **voorzitter:**

Dank u wel, Staatssecretaris. Volgens mij komt u daarmee aan het eind van uw beantwoording. Heeft u nog een antwoord?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ja, op de vraag van de voorzitter over de brief naar aanleiding van de motie-Schonis inzake het WHO-rapport. Ik had in mijn hoofd dat die aan het eind van dit jaar zou komen. Mij is net bevestigd dat dat rapport in december wordt opgeleverd.

De **voorzitter:**

Waarvoor dank. Meneer Van Aalst, u hebt nog een vraag?

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

Ja. Ik heb nog een keer de vraag neergelegd of de Staatssecretaris bereid is om toch de stukken vrij te geven. Zo niet, dan kom ik daar in het VAO op terug.

De **voorzitter:**

Staatssecretaris, bent u alsnog bereid om die stukken openbaar te maken?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer:**

Ik denk dat het een herhaling van zetten wordt.

De voorzitter:

Ik denk dat de heer Van Aalst daarmee zijn antwoord heeft. Dan komen we aan het einde van dit algemeen overleg. Ik herhaal nog even de toezeggingen die de Staatssecretaris heeft gedaan.

Eerst geef ik aan dat mevrouw Kröger een VAO heeft aangevraagd. Dan heeft mevrouw Kröger nu de keus. Er zijn VAO's die nog voor de zomer worden ingepland – 5 juli gaat de Kamer namelijk met zomerreces – en er zijn VAO's die nu al worden ingepland voor na het zomerreces. Dat is dus in september. Ik wil mevrouw Kröger meegeven dat wij op, ik meen, 25 september het volgende AO Spoor hebben. Ik weet niet of dat uw keuze van voor of na het zomerreces nog anders maakt? Wat is daarop uw antwoord?

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Wat een moeilijke keus. De moties gaan natuurlijk over dingen die vooral gaan spelen rond de quickscan in november en over de verschillende stukken die dan naar ons toekomen. Ik zou dus zeggen dat september wel kan.

De voorzitter:

De Staatssecretaris fluistert mij net terecht in dat er natuurlijk ook dingen zijn die de aanbesteding, die dit najaar gaat starten, betreffen. Dat pleit weer voor een datum voor het zomerreces.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik neem deze aanbeveling van de Staatssecretaris graag mee. Dan doen we het dus voor het zomerreces.

De voorzitter:

Ik hoor net dat de griffier gaat proberen om het inderdaad voor het zomerreces in te plannen. Qua timing richting het andere AO kan ik mij dat best voorstellen.

Dan kom ik op de toezeggingenlijst.

- In de quickscan die wordt uitgevoerd naar de verbeteringen op de hsl wordt meegenomen hoe de investeringen in de borging van het ATB op dat traject zich verhouden tot een eventuele versnelde uitrol van ERTMS. De Kamer wordt hierover in het najaar geïnformeerd.
- Voor het AO Spoor van medio september stuurt de Staatssecretaris een brief waarin zij duidelijk laat zien hoe het stelsel er nu uitziet ten opzichte van de ambities zoals verwoord in het Toekomstbeeld OV. Inzichtelijk wordt gemaakt waar er economische winst dan wel veiligheidswinst valt te behalen.

Dit is met betrekking tot de overgang.

Staatssecretaris Van Veldhoven-van der Meer:

Volgens mij had dit betrekking op de overgang. De heer Amhouach heeft gevraagd om een overzicht van punten waar het gaat knellen. Ik ben bereid om dat aan te geven, mede gerelateerd aan de ambities die we in het kader van het PAS hebben. We kunnen dat doen in de volgende voortgangsrapportage, voor het BO MIRT.

De voorzitter:

Prima. Die staat ook genoteerd.

- Er zal een externe toetsing plaatsvinden om te bepalen of de aanbevelingen van het BIT voldoende zijn opgevolgd in het programma ERTMS. De Staatssecretaris informeert de Kamer daarover in de volgende voortgangsrapportage ERTMS, die in het najaar plaatsvindt. Ook de positionering van de CEO wordt hierin meegenomen.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Zeker. Ik heb ook aangegeven dat als de Kamer nog suggesties voor die onafhankelijke toets wil aandragen, dat ik daar graag kennis van neem.

De **voorzitter**:

Prima.

- Voor het AO Spoor stuurt de Staatssecretaris aan de Kamer haar reactie toe op het actieplan Denderende banen op het spoor.
- In de voortgangsbrief over het maatregelenpakket spoorgoederenvervoer, die dit najaar wordt rondgestuurd, zal de Staatssecretaris ingaan op de hoogte van de eigen bijdrage van de vervoerders ten opzichte van bijvoorbeeld de korting op de gebruiksvergoeding.

Dan hebben we daarmee alle toezeggingen gehad. De heer Van Aalst heeft nog een extra toevoeging.

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

Volgens mij heeft de Staatssecretaris toegezegd dat zij bij ProRail even zou navragen hoe het zit met de capaciteit van de veiligheidsploegen op het spoor.

De **voorzitter**:

De vraag is of de Staatssecretaris daar schriftelijk op terugkomt, want dan is het geen toezegging en krijgen wij er een brief over.

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ja, dat wordt gewoon meegenomen in een van de brieven. Maar het is terecht dat de heer Van Aalst het aanhaalt. Ik heb inderdaad gezegd dat ik daarop terugkom in een van de brieven.

De **voorzitter**:

Er komt dus een brief waarin dit punt wordt behandeld?

Staatssecretaris **Van Veldhoven-van der Meer**:

Ja.

De **voorzitter**:

Oké. Volgens mij hebben we dan alle punten behandeld. Dan dank ik iedereen voor zijn aanwezigheid. Dank ook aan de Staatssecretaris voor de beantwoording van alle vragen. Ik wens iedereen een hele fijne dag en sluit de vergadering.

Sluiting 17.14 uur.