

Vergaderjaar 2013–2014

33 652

Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 13

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 24 maart 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 22 januari 2014 overleg gevoerd met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 september 2013 met de reactie op de uitgangspuntennotitie Groot Project ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr.3);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 3 december 2013 inzake Railmap ERTMS 2.0 (Kamerstuk 33 652, nr.4);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 december 2013 over de verdere uitrol van ATB-Verbeterde versie (Kamerstuk 29 893, nr. 161);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 januari 2014 met de antwoorden op vragen van de commissie over het monitoringsysteem bij treinbeveiliging (Kamerstuk 29 893, nr.162);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 november 2013 over het monitoringsysteem bij spoorbeveiliging (Kamerstuk 29 893, nr.159);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 januari 2014 inzake de Staat van de transportveiligheid 2012 (Kamerstuk 33 750 XII, nr. 65);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 januari 2014 inzake de berichtgeving over de pilot Dual Signalling op Amsterdam-Utrecht en de verkenningsfase naar de invoering van ERTMS in Nederland (Kamerstuk 33 652, nr. 5).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
P. Jansen

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Sneep

Voorzitter: Paulus Jansen
Griffier: Tijdink

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: De Boer, Remco Dijkstra, Hoogland, Paulus Jansen, De Rouwe, Smaling en Van Veldhoven,

en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld is van enkele ambtenaren van haar ministerie.

Aanvang 10.00 uur

De **voorzitter**: Ik open dit algemeen overleg van de commissie Infrastructuur en Milieu over het European Rail Traffic Management System (ERTMS), het nieuwe spoorbeveiligingssysteem. Ik heet de Staatssecretaris, haar medewerkers, de commissieleden en de belangstellenden op de tribune van harte welkom. De heer Dijkstra heeft als rapporteur een wat bijzondere positie. Ik stel voor dat we hem om die reden als eerste het woord geven. De spreektijd in de eerste termijn is vervolgens vier minuten. Daarbij wil ik twee interrupties per spreker toestaan. De heer Dijkstra krijgt iets meer tijd, omdat ik aanneem dat hij als rapporteur veel te melden heeft.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. Vandaag is er een eerste algemeen overleg over het spoorbeveiligingssysteem ERTMS. Als rapporteur mag ik de aftrap doen. Voordat ik begin, wil ik mijn collega's bij voorbaat danken voor het vertrouwen. Als er gedurende het project vragen of opmerkingen zijn over mijn functioneren of de informatievoorziening, verzoek ik de Kamerleden mij dit te laten weten. Dan kan ik er wat mee doen. De Kamer werkt namelijk niet vaak met een rapporteur. Als het aan mij ligt, komen we er samen uit. Mijn verantwoordelijkheden zijn overigens vastgelegd in artikel 8, lid 3 van de Regeling Grote Projecten, zoals verwoord in de brief van september vorig jaar. Ik sta ten dienste van deze commissie. Hoewel iedere vraag of suggestie in dit huis politiek is, ook die ik doe, gaat het mij erom dat de Kamer haar controlerende taak met adequate informatie en planning optimaal kan invullen. ERTMS is niet voor niets een groot project. Er zijn veel risico's. Daarom is het van groot belang dat de Kamer op juiste wijze wordt geïnformeerd over de voortgang en goed betrokken wordt bij de besluitvorming. Ik heb vragen en opmerkingen over de financiën, de ICT en de planning. Gezien de projectstatus en de uitgangspuntennotitie van de Kamer verlangt de Kamer dat de geleverde informatie actueel, tijdig, consistent, valide en volledig is. Recente berichten in de media suggereren echter dat dit onvoldoende het geval is. Wellicht kan de Staatssecretaris hierop ingaan. Kan zij toezeggen dat zij de kostenramingen nader toelicht in de basisrapportage en dat zij alle informatie uit lopende onderzoeken hierin meeneemt? De informatie moet uiteindelijk voldoen aan de wensen van de Kamer. Ik vraag expliciet aandacht voor het budgetrecht van de Kamer. De voorjaarsnota en de ontwerpbegroting zijn logische momenten waarop de Kamer invloed heeft op het budget. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij de voortgangsrapportages zo veel mogelijk hierop laat aansluiten? In haar reactie geeft de Staatssecretaris aan dat ICT intensief met het project is verbonden. De voortgang in de technologische ontwikkeling heeft gevolgen voor de besluitvorming. Ik hoor graag wat de visie van de Staatssecretaris hierop is. Kiest zij ervoor om ruimte te geven aan die technologische voortgang gedurende de implementatie? Zo ja, hoe wordt de Kamer daar dan bij betrokken? De basisrapportage dient als startdocument voor de parlementaire controle. De Staatssecretaris heeft aangegeven de rapportage zo spoedig mogelijk naar de Kamer te zenden, gelijktijdig met de voorkeursbeslissing. Zij stelt in een andere brief dat de planning nogal ambitieus is, waardoor

er mogelijk een richtinggevend besluit voor in de plaats komt. Ik wil daar graag duidelijkheid over. Kan de Staatssecretaris aangeven of zij in het eerste kwartaal van 2014 een voorkeursbeslissing of een richtinggevend besluit neemt? Als er geen voorkeursbeslissing wordt genomen, kan de Staatssecretaris dan nader toelichten waarom niet en wanneer deze dan wel komt? Hoe gaat zij de Kamer hierover informeren? Welke gevolgen heeft dit uitstel eventueel voor de beoogde start van de implementatie in 2016? Als de Staatssecretaris een richtinggevend besluit neemt, wat zijn dan de voor- en nadelen daarvan?

De commissie heeft in de uitgangspuntennotitie aangegeven dat een accountantscontrole op zijn plaats is. Daarin moet aandacht worden besteed aan de bestedingen, prestaties en het projectbeheer dat door ProRail wordt verzorgd. Ook de gevolgen van ERTMS voor het materieel van de vervoerders moeten aan bod komen. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat de basisrapportage en het accountantsrapport voor 1 april deze Kamer bereiken? De Staatssecretaris is in de Railmap nog niet echt ingegaan op de rol van de Kamer in het besluitvormingsproces. Zoals in de uitgangspuntennotitie is aangegeven hechten we sterk aan het inlassen van duidelijke «go/no go»-momenten, waarbij de Kamer nadrukkelijk wordt betrokken. Kan de Staatssecretaris toelichten hoe de halfjaarlijkse overleggen met de commissie I&M over de voortgangsrapportage zich verhouden tot de formele beslismomenten van de systematiek in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)? Sluit zij daarop aan? Kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij geen onomkeerbare stappen neemt zonder dat ze met de Kamer heeft overlegd?

Er is een samenhang met overige spoorprojecten. De commissie-Kuiken heeft aanbevelingen gedaan over ERTMS. Daar gaat de Staatssecretaris eigenlijk niet op in. Het betreft de nummers 20 tot en met 23 van de aanbevelingen. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat ze hier in de basisrapportage wel op ingaat? Ik hecht er veel belang aan dat er in dit project goed op de risico's wordt toegezien. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat in ieder geval wordt getoetst op de risico's, zoals die in de uitgangspuntennotitie zijn genoemd? Kan zij ook toezeggen dat zij de Kamer in de basisrapportage en de voortgangsrapportage zal informeren over de ontwikkeling en beheersing van de risico's?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik dank de rapporteur voor zijn bijdrage. Gezien de berichtgeving van gisteren is het goed dat er een rapporteur is aangesteld door deze commissie, om een vinger aan de pols te houden. We wachten de reactie van de Staatssecretaris op dit punt af. Er is 2 miljard euro gereserveerd voor het ERTMS-project. Zoals bekend in de Kamer heeft de commissie-Kuiken geconcludeerd dat het ook voor 900 miljoen kan. Dit punt is al eens eerder besproken. Daar is toen niet echt duidelijkheid over gekomen, behalve dat er veiligheidshalve 2 miljard euro voor is gereserveerd. Nu lezen we in de krant bedragen van 5 tot 8 miljard. Dat is schrikbarend. Ik snap in alle oprechtheid niet waar deze bedragen op zijn gebaseerd, aangezien we nog moeten starten met het project. Ik wil hier zo snel mogelijk opheldering over van de Staatssecretaris. Dit lijkt mij echt veel te veel. Sterker nog, mijn fractie zat met de commissie-Kuiken in gedachten nog op de koers van 900 miljoen. Dat leek ons een aantrekkelijker bedrag om ERTMS voor aan te leggen. In de voorkeursbeslissing moeten we echt zicht hebben op de kosten. Voor 8 miljard kunnen we volgens mij het halve wagenpark op het spoor vervangen, in ieder geval een aanzienlijk deel. De VVD is voor ERTMS, want zij is voor veiligheid op het spoor. We moeten de financiële kaders wel helder hebben voor we aan de uitrol van het project beginnen. Ook moet duidelijk zijn wat we voor die 2 miljard, of liever minder, kunnen aanleggen. De VVD vindt het ook van belang dat er kortere opvolgtijden zijn op het spoor, waardoor er meer treinen kunnen rijden op het druk

bereden spoor in Nederland. We willen van de Staatssecretaris de toezegging dat er een zorgvuldige, gedetailleerde kosten-batenanalyse komt, waarover de Kamer wordt geïnformeerd. Daaruit volgen logischerwijs «go/no go»-momenten.

Ook is het goed om te weten welk veiligheidsniveau we krijgen met ERTMS, in vergelijking met het bestaande systeem Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv). Niet alleen moet er vooraf financiële helderheid zijn, ook gedurende het project is het van belang om in control te blijven rond de financiën. De VVD vindt extra aandacht voor de financiële controle noodzakelijk. Worden bijvoorbeeld ook de projectkosten betaald uit het budget? Hoeveel wordt hiervoor dan begroot? Heeft de Staatssecretaris al inzicht in de kostenverdeling tussen de vervoerders op het spoor, dus de investeringen in de treinstellen, en de spoorbeheerder? Het is voor de VVD logisch dat vervoerders hier ook in investeren, zeker bij het kopen van nieuwe treinstellen. Kan de Staatssecretaris dit meenemen in de financiële uitwerking van de voorkeursbeslissing? In Denemarken hebben ze de uitrol opgeknipt in twee aanbestedingen, waarmee die twee gebieden elkaar scherp kunnen houden. Is dat ook een idee voor Nederland? Waar heeft de pilot in Utrecht eigenlijk betrekking op? Wat wordt in deze fase getest en wanneer is de pilot klaar? Ik heb gelezen dat er in België nog een ander systeem is. Klopt dat? Zijn er binnen het ERTMS verschillende systemen? De VVD is daar nogal huiverig voor. Als er verschillende systemen zijn, krijg je treinen met systemen die op een spoor rijden wat daar niet mee correspondeert. We zijn bij uitstek bezig met een Europees project, dus ook over de grens moet er een goede aansluiting zijn. Wordt er alleen ingestoken op de technische infrastructuur en worden de treinstellen daar onvoldoende in meegenomen? Dit zijn belangrijke vragen, die we niet alleen vandaag moeten beantwoorden, maar die ook in de voorkeursbeslissing moeten terugkomen. Ik kom bij de prioriteiten van de VVD in de uitvoering. Het systeem moet met prioriteit in internationale corridors worden ingevoerd. Het is immers een internationaal beveiligingssysteem. Ook moet worden gekeken naar druk bereden routes en routes waar verschillende aanbieders op het spoor samenkomen. Op deze gecompliceerdere trajecten zijn de veiligheidsrisico's immers het grootst. Ik wil de Staatssecretaris vragen of zij onze mening deelt, dat de meerwaarde van ERTMS op de regionale lijnen beperkt is. In de toegestuurde managementsamenvatting staat dat deze meerwaarde gering is ten opzichte van het huidige beveiligingssysteem ATB-Vv en ATB-Nieuwe Generatie (ATB-NG), zeker in relatie tot de kosten.

De **voorzitter**: Wilt u afronden?

Mevrouw **De Boer** (VVD): O, ik ben nog lang niet klaar.

De heer **De Rouwe** (CDA): Hoor ik de VVD nu al uitsluiten dat dit veiligheidssysteem op de regionale lijnen toegepast moet worden? Deze veiligheid moet in de Randstad wel, maar moet het in de regio op zijn beloop worden gelaten?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Bij geïsoleerde lijnen waarop gewoon heen en weer wordt gereden tussen A en B vraagt mijn fractie of het noodzakelijk is om het op deze lijnen aan te leggen. Er zijn regioliijntjes waarop treinen alleen heen en weer rijden en niet op andere sporen komen. Het is de vraag of daar het duurdere ERTMS moet worden uitgerold, of dat kan worden volstaan met het veilige ATB-Vv. Dit zijn ongecompliceerde sporen. Mijn fractie wil het budget inzetten waar de problemen en de risico's het grootst zijn. Dat is op punten waar veel samenloop van treinen is. De internationaal bereden routes krijgen natuurlijk voorrang. Dat is de achtergrond bij de vraag die ik stel. Ik stel niet dat het niet zou moeten,

maar ik vind wel dat we daar bij de voorkeursbeslissing meer zicht op moeten krijgen, ook in verband met de kosten.

De heer **De Rouwe** (CDA): In de toekomst is het systeem verplicht op de internationale routes. In Europa is die loper al uitgelegd. Dat is dus een open deur. Ook de regionale lijntjes zijn verbonden met het hoofdrailnet. De meeste lijnen zitten daaraan. Ook de VVD had in het verleden een agenda om meer lijnen aan de regio over te dragen. Hoe moet ik dan dit pleidooi zien om nu al voor te sorteren en de regio's aan de kant te zetten, zonder dat we de meerkosten kennen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik verzoek de heer De Rouwe om beter te luisteren. Ik ken lijntjes die wel op zichzelf staan. Ik stel hier de vraag of het noodzakelijk is daar ERTMS aan te leggen, of dat we dat misschien op het allerlaatste moment kunnen doen. Wij willen ERTMS met voorrang aanleggen op de plaatsen waar de risico's het grootst zijn. De heer De Rouwe citeert mij verkeerd door te zeggen dat de VVD het niet nodig vindt om het daar helemaal niet aan te leggen. Ik stel de vraag en ik vind dat we daar goed naar moeten durven kijken.

Ik moet nu kiezen voor de afronding van mijn betoog. Kan het zijn dat er een samenloop is met andere werkzaamheden, waardoor we ERTMS goedkoper kunnen aanleggen? Bij het huidige systeem wordt een monitoringssystematiek ingevoerd. In hoeverre is dat nog nodig als we overstappen op ERTMS? In hoeverre kunnen we nu al stoppen met ATB-Vv, terwijl het ook noodzakelijk is dat we het met voorrang uitrollen op bepaalde lijnen? Hoe gaan we die keuze maken?

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Dank aan de rapporteur voor zijn heldere uitleg en vragen, waarvan ik hoop dat ik ze niet zal herhalen. Dit is een overleg over veiligheid op het spoor, het gaat over meer dan over ERTMS. Ik denk daarbij niet als eerste aan het technische deel, maar ook aan de reizigers die veilig van A naar B willen komen in termen van sociale veiligheid. Daar is veel om te doen geweest. Het staat vandaag niet op de agenda, maar het is wel iets wat ik altijd in mijn achterhoofd houd.

De Partij van de Arbeid is voorstander van een slimme introductie van ERTMS. Dat betekent dat wij eerst de pilots die er zijn willen afronden, eerst alle onderzoeken goed willen uitvoeren en kijken in andere landen, en dan pas een voorkeursbeslissing willen nemen. Dat zou in dit geval kunnen betekenen dat het besluit later komt dan april. Daar is door de rapporteur ook al iets over gevraagd, maar wij horen graag hoe dit traject er volgens de Staatssecretaris uit zal zien. De PvdA kiest voor een uitvoeringsstrategie op basis van gedegen onderzoek. Het is goed dat er twee kosten-batenanalyses worden gemaakt, maar wij staan ook open voor een uitrol per traject, een corridorbenadering. Dit moet dan wel goed onderbouwd zijn. Ik hoor graag de visie van de Staatssecretaris hierop. Het belangrijkste is dat er overleg plaatsvindt met de vervoerders op het spoor, maar ook met de marktpartijen die het spoor uiteindelijk moeten gaan berijden.

De heer **De Rouwe** (CDA): De heer Hoogland geeft aan dat hij voorstander is van een uitrol per traject. Wat is daar de motivatie achter? Ik hoor hem ook zeggen dat er nog veel onderzocht moet worden en dat we dit eigenlijk nog niet scherp hebben. Ik ben daarin geïnteresseerd. Wat is de analyse om het per traject te doen, zonder dat daar al onderzoeken naar zijn gedaan?

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat is een terechte vraag. Misschien moet ik het corrigeren. Ik bedoel dat we niet geharnast zitten in het scenario dat nu overal wordt gestart met het neerleggen van ERTMS. Een aantal van

de benaderingen in de stukken brengen nuance in hoe je dit kunt aanpakken. Met die nuance staan wij open voor een andere benadering dan een big bang.

Wij zijn naar aanleiding van de berichtgeving in de media benieuwd naar de herkomst van de bedragen van 5 tot 8 miljard. Zijn dat getallen die zijn verzonnen door de Volkskrant? Waar komen ze vandaan? Ze vielen ons rauw op ons dak en we vroegen ons af hoe dit kan. Als we een besluit nemen, willen we dat doen met een degelijke financiële onderbouwing. Daarbij is de samenhang tussen het materieel en de infrastructuur heel belangrijk. De commissie-Kuiken heeft daarover geschreven dat we eigenlijk de infrastructuur pas moeten doen als de treinen er zijn. Een heel pregnant en gênant voorbeeld daarvan is de Hanzelijn, waar ERTMS op is geïntroduceerd, maar waar geen treinen overheen rijden die het benutten. De PvdA vindt dit een onwenselijke situatie. De vraag aan de Staatssecretaris is dan ook wanneer en hoe zij afspraken gaat maken met de NS om ervoor te zorgen dat men zijn wagenpark zo aanpast dat daar waar ERTMS ligt het gebruikt kan worden en dat er goede tests gedaan kunnen worden. Dit geldt overigens voor meer lijnen. Op basis van die ervaringen neemt de kennis over een verdere uitrol van ERTMS toe. Voor de PvdA gaat zorgvuldigheid boven snelheid. Er is geen haast met het introduceren van het nieuwe veiligheidssysteem. De betrouwbaarheid van het spoor in het kader van het duaal hanteren van de systemen gaat boven het snel doorvoeren van innovaties.

In april verwachten wij weer een rapportage. Ik hoor graag of dat een definitief besluit wordt. Wij zien ernaar uit. Een van de punten die hiermee samenhangen, is het besluit om ATB-Vv een impuls te geven. Dit is bij de stukken gevoegd. Ik geloof dat de Staatssecretaris er 112 miljoen voor uittrekt. Wij zijn kritisch over de noodzaak van deze investering. Natuurlijk is het zo dat ATB-Vv kan leiden tot een ingreep als treinen minder dan 40 km/u rijden. De vraag is of deze investering in het licht van alle ontwikkelingen opweegt tegen het nieuwe systeem dat wordt uitgerold, en of het overal moet of alleen op de plekken waar het echt nodig is. Er staat wel iets over in de stukken, maar we zijn er kritisch over. Graag ontvangen wij een brief met nadere motivatie van deze keuze. Levert deze investering van 112 miljoen euro extra veiligheid op in Nederland op het spoor, die er nu niet is? Misschien kunnen we het anders wel investeren in iets anders. Ik noem maar even de sociale veiligheid. Daarin investeert de overheid op dit moment wat minder dan vroeger. Misschien is dat probleem wel pregnanter dan dat er acuut treinen met minder dan 40 km/u tegen elkaar aan rijden. Het is misschien een wat boude stelling, maar het is om de discussie op scherp te zetten. Kan de ATB-Vv investering trouwens worden meegenomen in de Monitor Grote Projecten?

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Oprecht dank aan de heer Dijkstra voor zijn prima vragen. Ik hoop dat de Staatssecretaris goed heeft meegeschreven en dat er puntige antwoorden komen. Ik dank ook ons eigen Bureau Onderzoek en Rijksuitgaven (BOR), dat hierover een prima notitie heeft geschreven. Die is nog niet genoemd, maar hiervoor komt deze mensen eer toe.

De afgelopen dagen werd al snel een vergelijking gemaakt tussen het ERTMS en de Fyra. Ik denk dat dit onjuist is. Bij de Fyra ging het om een bedrag van 400 miljoen, bij het ERTMS gaat het om een vijfvoud daarvan. Er zijn overeenkomsten. Bij beide ging het om nieuwe technieken. Ook lag en ligt de uitvoering in handen van dezelfde organisaties, de «NPO». Daarmee bedoel ik niet de publieke omroep, maar de NS, ProRail en de overheid. Dat maakt dat er behoorlijke alertheid geboden is. De omvang en de nieuwigheid maken dat de Kamer buitengewoon alert moet zijn. Het is terecht dat het een groot project-status heeft gekregen. Ik denk dat iedereen die nog niet alert was op dit dossier, is wakker geschud door het artikel in de Volkskrant eerder deze week. Met een opening van de krant

en een verhaal in een bijlage werden stevige ingrediënten geboden voor gedonder. Ik noem er een paar. Er zou volgens de Volkskrant een conflict zijn tussen NS en ProRail. Er wordt te optimistisch gedacht over de kosten. Het ministerie is hiervan op de hoogte, en tot overmaat van ramp is er een spreekverbod voor experts die kennelijk met de rug tegen de muur staan en hun geluid niet mogen laten horen aan de Kamer. Wat mij het meeste bevreemdt, laat ik me netjes uitdrukken, is dat wij in een vertrouwelijke technische briefing vorige week een grote pr-show kregen. Ik vond de inhoud van de presentatie en de uitleg prima. Als ik daarna de Volkskrant lees met deze vier fundamentele punten, vraag ik me echt even af waar wij naar hebben geluisterd. Was dat een pr-show, was het dingen achterhouden, of wist het ministerie dit niet? Of is het lariekoek wat de Volkskrant schrijft? Mijn collega Van Veldhoven en ik hebben hierover een brief gevraagd. Die hebben we vandaag ontvangen. Ik moet het ministerie een compliment geven. In een uitgebreide brief gaat het op geen enkele manier in op het Volkskrantartikel. Dat vind ik knap. Misschien bewaart de Staatssecretaris het voor hier, maar ik wil een serieuze reactie op alle aantijgingen in de Volkskrant. Ik kan niet beoordelen of ze kloppen of niet, maar we worden er wel mee geconfronteerd. Dit is het moment om duidelijkheid te geven.

Wie is eigenlijk verantwoordelijk voor ERTMS de komende jaren? Ik lees dat NS en ProRail meedoen, maar wie gaat straks de aanbesteding doen? Hoe verhoudt deze ontwikkeling zich met de aanstaande onderhandse concessie aan de NS? Het debacle rond de Hanzelijn werd al even genoemd. Wel de techniek aanleggen, maar niet de vervoerder informeren, met als resultaat dat we peperdure techniek hebben liggen die amper wordt gebruikt. Hoe gaan we zo'n tweede debacle in vijfvoud voorkomen?

Hoe hard is 2016? Er loopt nu een onderzoek naar de Fyra. De NPO staat daarin ter discussie. Er is op dit moment een tijdelijke Kamercommissie voor het enorme falen van de ICT bij de overheid. Mijn fractie twijfelt niet over de invoering van ERTMS, maar heeft wel grote vragen bij de mogelijke drammerigheid om dit er maar snel doorheen te jassen. 2016 wordt genoemd in het regeerakkoord, maar wat is die 2016 eigenlijk? Is het niet beter om een pas op de plaats te maken, eerst de enquêtes af te ronden en de lessen daaruit te leren, en daarna pas grote besluiten over miljarden te nemen?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Hoor ik de heer De Rouwe op voorhand pleiten voor uitstel? Mijn fractie heeft ook al een aantal punten genoemd waarover we ons zorgen maken. We moeten helderheid hebben over de financiën en de veiligheid van het systeem. We verwachten de voorkeursbeslissing voor de zomer of in ieder geval zo snel mogelijk. Daar ben ik nieuwsgierig naar.

De heer **De Rouwe** (CDA): Op basis van mijn lessen en ervaringen op de infra-dossiers kom ik op één ding terug. Als de politiek eenmaal iets in het hoofd heeft, vooral met data, dan is de neiging nog wel eens om in een tunnelvisie te blijven hangen. Coûte que coûte moet het een of ander er komen, en juist bij ICT weten we dat we rekening moeten houden met flexibiliteit. Dat is de eerste les die we al kunnen leren. We moeten kunnen inspelen op technieken die nog in de kinderschoenen staan. Mijn oproep hier is dat de politiek zich niet moet blindstaren op een datum. Het CDA ziet de voordelen van ERTMS. Niemand kent die voordelen overigens nog echt. We zeggen dat het minder slachtoffers oplevert, dat het veiliger is en dat er meer capaciteit is, maar niemand heeft tot nu toe de vraag kunnen beantwoorden hoeveel dan. Dat maakt dat ik zeg dat we op moeten passen met het willen doordrukken van een project, omdat we nu eenmaal gezegd hebben dat het mooi is. Nee, alert zijn, eerst de feiten op tafel en de lessen ook uit dit huis, van de enquêtes misschien wel, en dan

pas besluiten nemen die zeer ingrijpend zijn en ontzettend hoge kosten met zich meebrengen.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ook mijn fractie vindt dat we moeten weten welk niveau van veiligheid we krijgen, ook ten opzichte van de huidige systemen. Ik wil niet op voorhand voor uitstel pleiten. Het pleit voor de heer De Rouwe dat hij enige ervaring heeft op het gebied van I en M, maar ik wil verhoeden dat dit ons zou verhinderen om veiligere systemen in te voeren. Zorgvuldigheid en pas op de plaats tot we duidelijkheid hebben over een aantal dingen, maar als het veiliger is zal mijn fractie het eerder sneller willen invoeren dan nu wordt gezegd.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dat is een uitspraak die de VVD absoluut niet kan waarmaken. De planning is nu 2016. Als de VVD suggereert dat ze het misschien sneller wil invoeren, dan is dat echt ver buiten de realiteit. Dit terzijde. Ik doe één oproep aan ons allen. De stip aan de horizon zien wij, daar twijfelen we niet aan. Met recente lessen bij de overheid rond ICT en het spoor moeten we ervoor waken dat we een doel stellen en dat coûte que coûte moeten realiseren voor een bepaalde datum, waarbij we misschien vergeten dat er ook risico's zijn. De opening van de Volkskrant, het feit dat het een ICT-project is, de omvang ervan en de ingrijpendheid voor het spoor vraagt van ons allen dat we niet de invoeringsdatum vooropstellen. We moeten eerst zeker weten wat het oplevert, of het veilig kan en of de baten voldoende zijn. Dat is het punt dat ik wil maken. Ik rond af. Ik ben benieuwd naar de rol van Europa in ERTMS voor nieuwe aanbestedingsregels en de tijdlijn. Die zijn mij onduidelijk. Ik vraag daar in de komende rapportage meer aandacht voor. In die rapportage wil ik een expliciet overzicht van de risico's en de tegenvallers. Ik moet ze nu met een vergrootglas zoeken, of ik moet een abonnement nemen op landelijke media. Tot op heden word ik daarin beter geïnformeerd over de risico's dan in de Kamerstukken.

De heer **Smaling** (SP): Wordt het pleidooi van de heer De Rouwe voor een pas op de plaats ingegeven door het Volkskrantartikel? We zijn van een schatting van 900 miljoen naar een reservering van 2 miljard naar krantencijfers van 5 tot 8 miljard gegaan. Is dat de reden dat hij zegt dat een pas op de plaats op zijn plek is? In de tijd van de commissie-Kuiken en daarna hebben wij als Kamer in gezamenlijkheid gepleit voor enig tempo op dit dossier.

De heer **De Rouwe** (CDA): Nee, het Volkskrantartikel zou een te dunne basis zijn. In dat artikel wordt niet scherp wie de experts zijn of op welke rapporten de krant zich baseert. Ondanks het feit dat het een groot artikel is, moet je het kritisch beschouwen. We wachten de reactie van de Staatssecretaris daarop af. Het gaat mij erom dat er nu twee grote, door dit parlement ingestelde, commissies aan het werk zijn, die zeer grote raakvlakken hebben met dit aanstaande megaproject. Dat zijn de tijdelijke commissie ICT en de parlementaire enquête naar de Fyra. Ik vraag me af wat de lessen daaruit waard zijn, als we die misschien terzijde schuiven omdat we nu eenmaal een planning hebben gemaakt. Daarom vraag ik hoe de Staatssecretaris dit ziet.

Is deze Staatssecretaris in staat dit project te trekken? Hebben we voldoende kennis? Heeft een ministerie voldoende kennis? Het heeft flinke klappen gehad in de bezuinigingen. Wat doen wij met aanstaande lessen, die op verzoek van dit parlement worden geleerd juist rond de onderwerpen spoor en ICT? Scherper kan ik het niet formuleren.

De heer **Smaling** (SP): Het risico bestaat dat je behoorlijk uit de pas gaat lopen met de buurlanden. De commissie-Kuiken doet de suggestie om een voortrekkersrol te vervullen op dit dossier. Dat kunnen we niet

waarmaken als we erg gaan temporiseren. Ik heb de indruk dat in sommige landen om ons heen wel tempo wordt gemaakt.

De heer **De Rouwe** (CDA): Dit vind ik een van de risico's. Ik begrijp de opmerking en ik ken de commissie-Kuiken. Zij schrijft dat Nederland een voortrekkersrol moet pakken. Maar wat staat voorop? Moeten wij in Europa als eerste ons hoofd stoten, of voeren wij voor weinig geld een goed en veilig systeem in? Ik weet het antwoord wel. Wij moeten ons niet laten opjatten door de wens om in Europa de snelste te zijn, of dat het nog veiliger moet. Daarmee wekken we de valse suggestie dat het op het spoor in Nederland op dit moment niet veilig is. Ik weet niet wie de rapportage over veiligheid in Europa van afgelopen week kent, maar ook op het spoor hebben wij een buitengewoon grote veiligheid. Dus moeten we ons niet laten opjatten door mensen die zeggen dat het onveilig is of dat we de snelste moeten zijn. We kunnen een stevige rekening krijgen, als dat het doel wordt.

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. We willen mensen verleiden om de trein te nemen. De manier om dat te doen is het slechten van de psychologische barrière tussen de trein moeten halen en zeker weten dat je nooit langer dan tien minuten hoeft te wachten. Het ERTMS dient een veiligheidsdoel, maar moet ook die psychologische barrière slechten zodat meer mensen de trein nemen. Het is van belang dat we ERTMS niet versmallen tot alleen een veiligheidsoperatie, maar ook een impuls laten zijn voor het gebruik van het openbaar vervoer. Het feit dat de tarieven nog steeds veel te hoog zijn, zal niet bespoedigen dat veel mensen de trein nemen. Dit is een andere discussie. Als het samen zou kunnen gaan, staat ons misschien toch nog een mooie toekomst op het spoor te wachten.

Net in het debatje met de heer De Rouwe heb ik al iets kunnen behandelen dat ook in mijn tekst staat. De startbeslissing is nog niet zo lang geleden genomen, begin 2013. In die zin zou je zeggen dat het tempo wel goed is. De vraag is of de voorkeursbeslissing echt dit eerste kwartaal komt. Er is door de Staatssecretaris een tussenoplossing gesuggereerd, een richtinggevend besluit. Dit is een nieuwe figuur en ik hoor graag wat daarin kan staan. Ik ben geneigd om te pleiten voor enige voortgang, om de redenen die ik net noemde. De buurlanden zijn ook bezig. De Staatssecretaris is daar op bezoek geweest, dus ze kan ons aangeven wat daar de voortgang is.

Mevrouw De Boer merkte al op dat Denemarken een alternatieve aanbesteding kiest. Hoe gaan wij straks aanbesteden? Doen we dat in twee blokken? We kunnen tempo maken in het aanbesteden als het niet lijntje voor lijntje wordt gedaan. Ik geloof niet dat we daarover als commissie geheel op dezelfde lijn zitten, maar ik zou daar wel voor pleiten. De commissie-Kuiken is uitgegaan van een of twee aanbestedingen. Dan kunnen we elkaar scherp houden. Het is ook een manier om een beetje de vaart erin te houden.

Is de 112 miljoen die ProRail uit eigen portemonnee moet betalen om de ATB-Vv toe te passen op de seinen die daarmee nog niet zijn uitgerust, een goede investering? Er staat niets over in de Railmap 2.0. De vraag is welk probleem hiermee wordt opgelost. Er zou de laatste jaren namelijk op basis van het aanbrengen van die ATB-Vv bij de meest risicovolle seinen al een daling van recidive moeten zijn geweest. Uit het rapport van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) van juni 2013 maak ik niet op dat er een daling zit in de passagestoringen bij een stoptonend sein (STS). Als je een beetje telt in de tabel, kom je niet tot de conclusie dat het erg helpt. Ik houd hem even omhoog. Die 112 miljoen kan ook worden besteed aan het elektrificeren van de Maaslijn, om maar wat te noemen. Ik geef dat graag in overweging als alternatieve besteding. In België worden de systemen TBL1+ en ERTMS in combinatie gebruikt om zaken op te

lossen. Daar is de daling van incidenten substantieel. Ik wil deze vergelijking even onder de aandacht van de Staatssecretaris brengen. Iedereen heeft over het Volkskrantartikel gesproken. Ik wil horen of dit een broodje aap is of niet. We hebben van het hoofd Public Affairs van NS een bericht gekregen. Die zit niet zo goed in zijn voltooide deelwoorden, maar wel in de manier om ons te sussen. Ik wil niet gesust worden, ik wil dat de overkant van deze tafel de portee van dit project goed in het hoofd heeft. Het gaat over miljarden. We kunnen ons niet veroorloven dat dit fout gaat. Er moet op alle niveaus volledige transparantie zijn. Als in de Volkskrant staat dat er een spreekverbod gold, wil ik weten voor wie dat gold, wie dat heeft opgelegd en waarom dat niet bij de technische briefing aan ons kon worden medegedeeld. Als het allemaal apekool is, dan hoor ik dat graag en dan kunnen we daarna gewoon verder. Dit project is geen klein bier. Ik wil duidelijk stellen dat men zich daar op het ministerie bewust van moet zijn.

Mijn laatste punt betreft de twee kaarten. Die verbaasden mij. Ik heb er lang op gestudeerd. Bij de technische briefing kreeg ik een kaart waarop de lijnen staan aangegeven die gepland zijn voor ERTMS tussen nu en 2030, maar in Railmap 2.0 staat een andere kaart. Daarop staan veel meer lijnen. Ik vraag me af of ik iets heb gemist, of dat er tussen het verschijnen van Railmap 2.0 en de technische briefing iets is gebeurd op het Nederlandse spoornet dat de SP niet heeft meegekregen.

De **voorzitter**: Dat zou inderdaad ernstig zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Excuses dat ik iets later binnenkwam, ik had vanochtend Presidiumvergadering. Dat is altijd een uitdaging met de debatten op de woensdagochtend. Ik heb helaas het verhaal van de rapporteur gemist, maar ik hoor dat graag later. Vandaag hebben we het over ERTMS. Waar staan we? Er is nog veel onduidelijk. Wel is duidelijk dat we voor een aantal heel belangrijke beslissingen staan, over de scope, over de snelheid en over de aanbesteding. Dus hebben we het ook over de kosten. Al deze beslissingen hebben immers hun effect op het totale kostenplaatje. Ik was onaangenaam verrast toen ik hoorde dat de kosten op konden lopen tot 5 à 8 miljard. We hebben eerder gewerkt met een reservering van 2 miljard. De vraag of die nieuwe bedragen te veel zijn, is nog niet eens te beantwoorden. Het hangt er immers maar van af wat je ervoor koopt. Het is wel veel, en veel meer dan de getallen die we tot nu toe in ons hoofd hadden. De Staatssecretaris zei hierover eerder dat het geen kostenraming was. Dat wordt in de brieven structureel en consistent herhaald. Ze zei dat ze nog niet wist wat het laatste schilderij zou kosten. Maar als we het dan hebben over 5 tot 8 miljard, dan lijkt het eerder op de aankoop van een kunstcollectie, en dan gaan dingen uit de pas lopen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Het is goed om te horen dat D66 een groot hart heeft voor kunst en cultuur. De vraag is wel hoe mevrouw Van Veldhoven bij die cijfers van 5 tot 8 miljard komt. Kan zij een bron noemen, heeft zij iemand gesproken, heeft zij iets gelezen wat ik heb gemist? Dat komt regelmatig voor. Help me.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Zelfkennis is altijd van belang. De heer Hoogland zegt dat hij regelmatig iets mist, maar dat heb ik nooit kunnen merken in zijn inbreng in de debatten. Ik ben benaderd door de journalist die het artikel heeft geschreven. Die had bronnen, waaruit die cijfers bleken. Toen heb ik gezegd dat ik het verontrustend vond als het waar was. We moeten duidelijk krijgen waar deze cijfers vandaan komen. Ik hoor dat gelukkig ook bij de collega's. Ik heb zelf met een aantal mensen gesproken, met andere bronnen dan de journalisten hadden. Mij is gezegd dat die cijfers niet uit de lucht zijn gegrepen. Als van verschillende kanten

worden gezegd dat dit soort cijfers circuleren, vind ik dat we serieuzer moeten kijken waar die vandaan komen en wie ze kennen. Daarin deel ik de kritiek van de heer De Rouwe op de brief. Deze vragen speel ik graag door aan de Staatssecretaris.

De heer **Hoogland**: (PvdA): Ik ben een beetje verbaasd. Als je iets hoort waarvan je denkt dat het de moeite waard is om te checken, stel je daar een vraag over. Mevrouw Van Veldhoven zei in de media: «Tussen 2 miljard en 5 tot 8 miljard zit zo'n groot gat, dat had ze wel even mogen melden». Tussen 2 miljard en 10 miljard zit ook een groot gat. Het is een willekeurig cijfer, waarmee mevrouw Van Veldhoven de suggestie wekt dat dit informatie is die gemeld had moeten worden aan de Kamer. Mijn vraag is waarom ze dat heeft gedaan. Nu blijkt dat het op basis van bronnen een reële vraag is, maar dat er helemaal geen harde informatie achter ligt, die het ministerie had moeten melden. Daarmee heeft mevrouw Van Veldhoven de informatiepositie van de Kamer – de belangrijkste positie die wij hebben – gebruikt om een punt te maken dat eigenlijk een hear-say is die gecheckt had moeten worden. Is zij dat met mij eens, of heb ik het mis?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Nu breekt mijn klomp. Echt waar. Als de Kamer niet wordt geïnformeerd over de mogelijkheid dat een groot infrastructureel project veel duurder wordt dan wat er langs de officiële lijnen wordt gemeld, dan vind ik het de taak van de Kamer om daar vragen over te stellen. Als mij dan wordt gevraagd of ik dit een relevant gegeven vind, dan is mijn antwoord daarop ja. De kosten gaan namelijk vele malen omhoog. Ik weet niet of de heer Hoogland het misschien over het hoofd heeft gezien, maar er is de laatste tijd veel misgegaan met spoorinfrastructuur. Dus is het onze taak om daar heel scherp op te zijn en daar vragen over te stellen. Deze vragen stel ik vandaag en ik heb ook om een brief met uitleg gevraagd. Als dit soort bedragen circuleren, moeten deze aan de Kamer gemeld worden. De heer Hoogland kan daarover met mij van mening verschillen. Ik hoor graag van de Staatssecretaris hoe we dit in de toekomst gaan voorkomen. We moeten samen een zorgvuldig besluit nemen. We moeten daar onze verantwoordelijkheid in nemen, ook als er op termijn dingen misgaan. Dat kunnen we alleen doen als we goed worden geïnformeerd, ook als dingen dreigen tegen te zitten. Daar is mijn partij heel sterk voor.

De heer **Hoogland**: Dit is uitlokking.

De **voorzitter**: Nee, u hebt al twee interrupties gehad. Het spijt me.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik wil aan de Staatssecretaris vragen waar deze bedragen vandaan komen. Klokkenluiders, laten we ze maar even zo noemen, meenden het via de pers te moeten spelen. Ik heb ook langs een andere weg gehoord dat de bedragen niet uit de lucht zijn gegrepen. Daarom vind ik dat de Staatssecretaris moet onderzoeken waar die bedragen vandaan komen. Het kan zijn dat het allemaal niet zo erg is als het lijkt. Laten we het hopen, maar laten we het wel nader onderzoeken. Mijn fractie is met name geïnteresseerd in de grootste kostenrisico's. Wat zijn de knoppen, de factoren waar de grootste speling in zit? Waar moeten we als Kamer en kabinet goed en zorgvuldig op letten, omdat de variabelen op het ene of andere besluit misschien groter zijn?

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik ben ook verontrust over deze geluiden. Ik heb dat al aangegeven in mijn bijdrage. Wij stonden allemaal niet op de voorpagina van de Volkskrant, dus mevrouw Van Veldhoven heeft misschien iets meer gehoord. Ze zegt dat de bedragen niet uit de lucht gegrepen zijn. Kan ze nader toelichten wat ze daarmee bedoelt? Zij

reageerde aardig stellig op de vragen van de heer Hoogland. Weet zij meer dan wij? Ik zou graag de informatie die zij heeft en wij niet, gedeeld zien.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als een journalist wordt benaderd door mensen die zich ernstig zorgen maken over de mogelijkheid dat de kosten enorm uit de hand lopen, dan maak ik me daar ook zorgen over. Als dat mensen zijn in zo'n project, die merken dat hun geluid via de normale wegen niet wordt gehoord en denken dat de pers de enige manier is om dit geluid naar buiten te krijgen, dan maak ik mij daar zorgen over. Normaliter is de gewone weg de gemakkelijkste weg, als je ergens werkt. Die mensen nemen een risico. Dat heb ik in de media ook gezegd. Ik heb nergens gezegd dat de Staatssecretaris de Kamer niet heeft geïnformeerd. Ik vind wel dat dit soort geluiden en signalen met de Kamer gedeeld moeten worden. Dat is de stelligheid die mevrouw De Boer terecht heeft gelezen in mijn uitspraken. De Kamer moet vroegtijdig van dit soort aantijgingen op de hoogte worden gesteld. We moeten belangrijke beslissingen nemen en we moeten dat dus weten.

De **voorzitter**: Dit lijkt me helder. Het antwoord mag best iets korter.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Mevrouw Van Veldhoven spreekt over mensen. Zijn dat mensen die bij het bedrijf werken dat de pilot uitvoert? Wie waren dat? Heeft zij die mensen zelf gesproken om het te verifiëren?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Een journalist spreekt mensen en werkt niet voor niets met bronbescherming. Hij komt met dat verhaal en vraagt of ik daar verontrust over ben. Als dit soort geluiden op deze wijze en met de omvang van deze bedragen naar buiten komen, vind ik dat we daar in ieder geval vragen over moeten stellen. Daar ben ik stellig over en dat heb ik gedaan. Ik heb bij alle commissieleden dezelfde ongerustheid gehoord. Ik begrijp dat ook mevrouw De Boer verontrust is door dit soort signalen. Ik heb de signalen gecheckt en ze werden mij bevestigd. Dat heeft mijn ongerustheid versterkt.

Ik vind het heel interessant dat de verschillende coalitiepartijen zich focussen op de herkomst van het geluid. Ik ben eigenlijk veel meer geïnteresseerd in de vraag of het klopt. Zijn de risico's inderdaad groter dan we dachten? Daarom vraag ik de Staatssecretaris of zij goed wil kijken waar deze bedragen vandaan komen. We hebben er belang bij om te weten of het waar is en wat we eraan kunnen doen om de risico's in de toekomst te beperken. Hoe gaan we het proces verder in? Dit is een groot project. Het gaat tien jaar duren. Er gaan wel meer dingen anders lopen dan wij van te voren bedenken. Het is dan belangrijk dat Kamer en kabinet een samenwerkingsvorm hebben, waarbij dit soort dingen vroegtijdig wordt gedeeld. Dat is niet om elkaar aan de schandpaal te nagelen, maar om samen tot een goed project voor Nederland te komen. Dat moet onze gezamenlijke inzet zijn.

Ik heb nog een aantal vragen over de inhoud. De pilot is bedoeld om operationele ervaring op te doen, maar gaat niet in op de situatie op emplacementen. Hoe wordt daar ervaring mee opgedaan? In de brief staat dat de lessen van het rapport van de Rekenkamer worden meegenomen. Welke zijn dat? De Staatssecretaris had het over grove ramingen, die met de Kamer zijn gedeeld in een vertrouwelijk stuk. Ik mag over de inhoud daarvan natuurlijk niets zeggen, maar ik heb die ramingen er niet in kunnen ontdekken in de orde van grootte waar we het hier over hebben. GSM-R was ook bij de Fyra een probleem. Hoe voorkomen we opnieuw problemen op het gebied van communicatie tussen trein en baan? Welke lessen uit ICT-projecten nemen we hierin mee? Andere woordvoerders vroegen dit ook al. Wat is de belangrijkste variabele voor het verhogen van de capaciteit? Zijn dat snellere treinen, is dat sneller weg bij perrons,

is dat dichter op elkaar? Het lijkt me belangrijk om daar gevoel voor te krijgen. Een heel belangrijke vraag in zo'n langdurig project is natuurlijk hoe we pas houden met de technologische ontwikkelingen. We moeten niet in het «de computer van morgen is altijd beter»-syndroom vervallen, en nooit een computer kopen. Ik neem aan dat de vragen over de uitstekende BOR-notitie door de rapporteur zijn meegenomen.

De **voorzitter**: Hiermee zijn we aan het einde van de eerste termijn van de Kamer.

De vergadering wordt van 10.50 uur tot 11.00 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik wil graag beginnen op de tijd die we hebben afgesproken, ook al is er pas één commissielid aanwezig. Ik geef de woordvoerders de keuze. We kunnen twee interrupties per woordvoerder doen in de termijn van de Staatssecretaris, maar dan vrees ik dat we in tijdnood komen voor een tweede termijn. Alternatief is dat we één interruptie doen en een korte tweede termijn. Dat heeft de voorkeur? Dan gaan we het zo doen. Ik vraag de Staatssecretaris allereerst aan te geven hoe haar beantwoording is gestructureerd.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik behandel eerst het proces en de kosten, dan het onderzoek en de pilot en tot slot ATB-Vv. Allereerst wil ik de rapporteur danken. Het is goed dat het ERTMS de status groot project heeft en dat er een rapporteur voor is aangesteld. Ik vind het jammer dat de andere Kamerleden er niet zijn, omdat ik een aantal citaten van de afwezigen wil aanhalen. We hebben een gezamenlijk doel. Dat is de stip op de horizon, die de heer De Rouwe noemde. We hebben gekozen voor ERTMS en we gaan op weg in een proces om daar te komen. Er wordt langzaam maar getrapt naar een besluit toegewerkt. De basisrapportage zal voldoen aan de vereisten en de uitgangspunten die zijn gesteld, zodat daarop kan worden voortgebouwd. Ik vind het erg belangrijk dat we het over de informatie hebben. Dat heeft een reden. Wij hebben in het verleden ervaring opgedaan met de Fyra. Daarbij waren de meesten van ons niet aanwezig, maar die ervaring levert een vrees op, een onderbuikgevoel. Gaan we het nu goed doen? Het is onze gedeelde verantwoordelijkheid dat dit goed gaat. De commissie kent mij. Ik heb eerder gezegd dat zorgvuldigheid boven tempo gaat. Ik zal in dit proces te allen tijde zorgvuldigheid kiezen boven tempo. Alle woordvoerders hebben zorgen en vrees uitgesproken, mede gebaseerd op een krantenartikel. De heer De Rouwe heeft dit het meest scherp gezegd. Ik vind niet dat we ons moeten vastleggen op ultieme deadlines. Het komt niet goed, als we dat doen. De vraag is wel hoe we het proces gaan inrichten. Hoe maken we zo transparant mogelijk waar de «go/no go»-momenten liggen en welke debatten we op welke momenten moeten voeren? Ik heb me geprobeerd voor te stellen dat ik Kamerlid ben en achtcentimeter papier krijg toegestuurd. Die stapel moet je een paar weken later behandelen. De vraag is of we anders moeten omgaan met de informatievoorziening richting Kamer. Daar gaat de Kamer zelf over, maar we moeten kijken aan welke informatie behoefte is, welke informatie door ons wordt aangeboden en op welke manier we dat zo doen dat we allemaal een comfortabel gevoel hebben. Daarin kan de rapporteur een rol spelen. Als het gevoel ontstaat dat informatie niet beschikbaar is, of niet overgedragen is, of welk gevoel dan ook, dan gaat het niet goed. Het is belangrijk om daar in deze verkenningsfase over te spreken. We hebben nu vijf scenario's in aanloop naar een definitief scenario, die onderbouwd moeten worden. Mijn voorstel aan de rapporteur en de Kamerleden is hierover in de komende twee maanden in gesprek te gaan. We bespreken hoe we het proces inrichten qua informatie, los van politiek en debat, in plaats van dat we alleen de basisrapportage en de debatten doen. Die

vraag leeft aan deze kant van de tafel ook. We moeten daarbij leren uit het verleden en er niet voor vrezen.

De **voorzitter**: Mijn voorstel is dat de woordvoerders hier in tweede termijn op terugkomen.

De tijd is al behoorlijk voortgeschreden. Voor degenen die er net nog niet waren: we hebben afgesproken één interruptie en een korte tweede termijn te doen.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik ben akkoord met dat voorstel. Het gaat mij om de eerste waardevolle opmerking van de Staatssecretaris. Ze onderschrijft wat breed in de Kamer wordt gevoeld: better safe than sorry. Niet coûte que coûte vasthouden aan de wens dat Nederland Europese koploper moet worden, of dat we bepaalde deadlines moeten halen, maar de inhoud voor laten gaan. Ik heb het idee dat de Staatssecretaris dit ziet en ons daarin tegemoet komt. In het regeerakkoord staat echter de invoering gepland vanaf 2016. Voegt de Staatssecretaris de daad bij het woord en is zij echt bereid om dat los te laten om de inhoud voor te laten gaan?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zeg niet op voorhand dat ik allerlei data loslaat. Ik kom daar zo meteen op terug in mijn betoog. Ik hoor de woordvoerders relevante vragen stellen. Een deel daarvan wordt meegenomen in de basisrapportage, maar elke vraag is relevant. We zitten in een fase van een piramide. We gaan van breed naar smal. Ik ben helemaal niet voornemens om in als-danbeweringen te gaan. Ik wil eerst dat er een basis is, met de basisrapportage en een duidelijk proces. Daarbij moeten we het gevoel hebben dat we lessen hebben getrokken uit het verleden en dat we de vrezen denken te ondervangen. We moeten het ook over het feit hebben dat dit een MIRT-proces is. Hoe gaan we om met de technologische ontwikkeling? Dat is van belang, want het is voor een deel een ICT-proces. Ook de lessen van die commissie zullen we mee moeten nemen. Het zijn parallelle processen die elkaar moeten versterken en niet beklemmen. Ik begrijp de vraag van de heer De Rouwe, maar ik ga daar op dit moment niet op in. Het is onverstandig in deze fase te proberen alle als-danbeweringen te beantwoorden. Zorgvuldigheid gaat bij mij altijd boven tempo. De vraag is wel wanneer we zorgvuldig genoeg zijn. Als we toe zijn aan een stap, moeten we het debat daarover voeren.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik begrijp dat de Staatssecretaris zich hier niet over uit wil laten, gezien de complexiteit en alles wat nog onderzocht moet worden. Ik ga ervan uit dat de andere kant ook waar is. We houden op voorhand niet coûte que coûte vast aan data die in het verleden zijn vastgelegd. Ik noem bijvoorbeeld 2016 als start van de invoering. Als we een eerlijk verhaal willen houden, moeten we dat durven loslaten. In die samenloop zit een kritisch punt. Wij staan aan de vooravond van een concessie aan de NS. Die partij heeft hierbij veel belang, net als de vakbond. Kijk maar naar het artikel in de Volkskrant. Er komt een parlementaire enquête waarin dure lessen worden getrokken over het spoor. Er is een commissie waarin dure lessen worden getrokken over ICT. Die kunnen en mogen wij niet in de wind slaan. Wij moeten voorkomen dat deze lessen voor niets zijn, omdat wij alles al hebben dichtgetimmerd. Ik zal in de tweede termijn met de Staatssecretaris meedenken.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik zou bijna herhalen wat ik al heb gezegd. Ik wil graag met de Kamer van gedachten wisselen over het bouwen van de informatiestroom en het proces. We stemmen dat aan de voorkant zodanig af, dat het transparant en duidelijk is. Daarbij geven we aan wanneer welke vraag wordt beantwoord. De vraag over de kosten kan nog niet worden beantwoord. Het antwoord is er niet, simpelweg omdat

kosten gebaseerd zijn op onderzoek, op keuzes en op de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) van het uiteindelijke scenario. Daarop vooruitlopend kan ik de Kamer zeggen dat de bedragen van 5 tot 8 miljard voor mij een verrassing zijn en dat ik me daar niet in herken. Ik ben blij met de zorgen die de woordvoerders uitspreken. Dat betekent dat zij zich daarvan bewust zijn, net als ik. We beseffen in welke omgeving we deze weg opgaan. We onderschrijven gelukkig allemaal wat de stip op de horizon moet zijn.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik word getriggerd door de opmerking dat we nog niet weten wat dit gaat kosten. We weten inderdaad nog niet wat het precies gaat kosten, maar we hebben er 2 miljard voor gereserveerd. Gaan we afspreken dat dit een maximum is?

Staatssecretaris **Mansveld**: Daar kom ik zo op terug.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Ik wil meegeven dat «go/no go»-momenten te maken hebben met hetgeen we terugkrijgen voor ons geld. Het is een Europees project. Op internationale corridors moet het wat ons betreft met prioriteit worden aangelegd. Dat maakt met name het grensoverschrijdend goederenvervoer veel gemakkelijker en dat is goed voor de haven van Rotterdam. Hoe beoordelen we de kosten? In Denemarken zijn twee aanbestedingen geweest. Dan kun je goed vergelijken. Hoe kopen we in? Licht het in de schappen bij een of ander bedrijf? Hoe kunnen we die inschatting maken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik kom daar zo op terug. Dit zijn allemaal heel terechte vragen. Welke afweging maken wij op basis van de kennis die wij hebben? Het is aan de ene kant heel prettig dat wij een aantal landen om ons heen hebben die in exact dezelfde situatie zitten. Het wordt immers een Europese uitrol. Aan de andere kant roept dat extra vragen op. Het is heel belangrijk dat wij internationaal onze vragen uitwisselen. Ook de vragen die hier worden gesteld, moeten op dat platform worden neergelegd. Lessen over de invulling van het proces en de fase waarin die landen zijn, moeten worden geleerd. Ik ben in Denemarken geweest. Ik kom zo op de kosten terug.

Naar aanleiding van het Volkskrantartikel wil ik op vier punten ingaan. Ik ben al ingegaan op de 5 tot 8 miljard. Dat bedrag herken ik niet. We zitten middenin de onderzoeksfase. Daarover heb ik gerapporteerd. De vragen die worden gesteld komen allemaal aan de orde, zo ook die van de vakbond. Vragen die nu nog niet beantwoord kunnen worden, lopen mee bij vervolgonderzoeken. Met het besluit in het voorjaar komen we op tempo. Kunnen we een voorkeursbesluit nemen of wordt het besluit richtinggevend? We zitten nu in de fase van nut en noodzaak, en niet in de fase van het uiteindelijke resultaat. Ik hoop dat we voor het volgende debat de basis voor het proces hebben gelegd. Een spreekverbod is mij niet bekend en ik weet niet welke experts in het artikel worden bedoeld. Naar aanleiding van de opmerkingen wil ik aangeven waar we staan in het proces. We zitten middenin een fase van onderzoek. Er is het afgelopen jaar veel onderzoek gedaan. De Kamer heeft het grootste deel van de resultaten daarvan openbaar en een klein deel vertrouwelijk ontvangen. We hebben een tussenrapportage in de vorm van de Railmap. Die kondigt ook nader onderzoek aan. Daarbij kijken we naar de pilot, de technische vraagstukken en de kosten en de baten. Dat nadere onderzoek wordt gedaan voorafgaand aan de besluitvorming. Vervolgens wordt een beslissing genomen over de verkenningsfase. Dat zal een beslissing worden op hoofdlijnen, omdat het systeem zich zal blijven ontwikkelen. Ik wil graag dat we een zorgvuldig proces doorlopen, want zorgvuldigheid gaat voor tempo.

Welk besluit wordt wanneer genomen? De komende tijd wordt nader onderzoek gedaan naar de aandachtspunten die uit de afgeronde onderzoeken naar voren zijn gekomen. Dat zijn capaciteits- en andere effecten, de kosten, de baten en de risico's. Een aantal woordvoerders vroeg me de risico's inzichtelijk te maken. Wat kan eraan gedaan worden? Een risicoloze samenleving bestaat niet, maar het is goed steeds opnieuw risicoanalyses bij te voegen en te kijken of er risico's bijkomen en in welke mate risico's beheerst worden. De vraag is of we de informatie daarover op dat moment voldoende vinden. Het is een proces dat jaren gaat lopen. Het doel is dat we de stip halen, maar op zo'n manier dat we de lessen uit het verleden meenemen.

De heer Dijkstra geeft aan dat we actuele, tijdige, consistente en valide financiële informatie nodig hebben. Daar ben ik het helemaal mee eens. Er zijn nu nog vijf scenario's. Die worden uitgewerkt. Ik heb dat ook in de brief beschreven. Ze worden kostentechnisch onderbouwd, inclusief een second opinion. De Kamer ontvangt al deze informatie.

Dan kom ik bij de vraag van mevrouw De Boer, wat we voor dat geld krijgen. De bedragen die bij de scenario's horen moeten duidelijk zijn. De woordvoerders spreken vervolgens over kort volgen, capaciteit, betrouwbaarheid. Voor de bijvangst, de neveneffecten van dit systeem, zien wij mogelijkheden op ons spoor. Wij hebben zo'n betrouwbaar en dicht bereiden spoor, dat we denken dat we met dit systeem de laatste stappen kunnen maken in kort volgen, sneller rijden en allerlei andere dossiers. De vraag is wel wat het project ERTMS is en hoe we naar bijvangst in andere zaken kijken. Het kan zijn dat het neerleggen van het ERTMS een kostenplaatje heeft, maar als capaciteitsverhoging mogelijk is, wordt het wellicht een ander project. Daar zullen de Kamer en ik secuur op moeten letten. Wat willen we, waar starten we mee en hoe zien we in de loop van het project winst ontstaan? Een van de woordvoerders vroeg of er winst te behalen is in de kosten als we ERTMS en andere projecten koppelen. Ik denk dat dit kan, maar de valkuil kan zijn dat we dan heel veel onder een ERTMS-project gaan plaatsen. We zullen zuiver moeten zijn in de keuzes die we maken en de momenten waarop we dat doen. De heer De Rouwe heeft dat heel nadrukkelijk gezegd. We zullen in de aankomende tien jaar voor vraagstukken komen te staan om iets wel of niet parallel te doen. Dat wordt het interessante van het proces. Ik zeg dit niet om de Kamerleden nieuwe vrezes aan te praten. We willen de laatste kwaliteitsslag naar nog meer capaciteit en maximale veiligheid maken op ons eigen spoor.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): De Staatssecretaris zegt duidelijk dat ze de risico's met de Kamer wil delen. Als er binnen de partijen die met het project bezig zijn het gevoel bestaat dat er een spreekverbod is, kan dat negatief werken op het eerlijk in kaart brengen van de risico's. De goede weg is via de Staatssecretaris, via de communicatie die de Kamer met haar heeft. Vindt de Staatssecretaris ook dat het goed is om te zorgen voor een goede informatiestroom voor de mensen die met het project bezig zijn? Mensen moeten niet het gevoel hebben dat risico's onvoldoende boven komen drijven.

Staatssecretaris **Mansveld**: Een spreekverbod is in ons land onmogelijk. Ik ben zelf niet zo van de volgzzaamheid. Zoiets zou bij mij juist oproepen dat ik dingen ga zeggen. Naast een spreekverbod, wat volgens mij niet aan de orde is, is er wel de zaak van vertrouwelijkheid. Wanneer is welke informatie vertrouwelijk? In kostenramingen komen allerlei prijzen voorbij die in de aanbestedingen heel relevant kunnen zijn voor aannemers. Daar wordt de zaak niet gunstiger van. Dat hoef ik mevrouw Van Veldhoven niet te vertellen, want wij zijn het vaak eens over het feit dat bedrijfsmatige informatie vertrouwelijk moet blijven. Als we besluiten dat dingen vertrouwelijk zijn – dat moet overigens altijd beargumenteerd – moeten we ons daaraan houden. Een spreekverbod herken ik niet.

De vakbond heeft goed over ERTMS nagedacht. De vragen daarover nemen we in het proces mee. Als twee mensen elkaar in de haren vliegen, kan ik daar weinig aan doen. Ik vind het wel belangrijk dat we met de stakeholders in gesprek gaan. Dat heb ik in de stukken op laten nemen. Iedereen binnen het spoor moet schouder aan schouder staan. Dat gaat niet altijd even gemakkelijk. We hebben ook andere dossiers. Daar spreken we vanmiddag of in andere algemene overleggen over. Dit is steeds mijn boodschap, ook in de gesprekken die ik voer met stakeholders en andere partijen. Ik begrijp dat er lobbyorganisaties zijn met soms tegenstrijdige belangen. Als het waar is wat iedereen zegt, delen we één belang: de reiziger en daaronder de veiligheid, de informatievoorziening en alle andere idealen. Als dat niet zo is, zal ik daar de stakeholder op aanspreken. Ik wil heel transparant zijn over de gesprekken die ik met de stakeholders heb.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Fijn, ik neem aan dat dit in de toekomst goed gaat. Natuurlijk moeten we een manier vinden om bedrijfsvertrouwelijke informatie met de Kamer te delen. Dat moet op basis van vertrouwelijkheid kunnen. Daar moeten we niet naïef in zijn, dat deel ik met de Staatssecretaris. Ze wil de lessen die we opdoen in andere infrastructuurprojecten goed meenemen. Bij de timing zitten we dan wel met een interessant knelpunt. Hoe gaat de Staatssecretaris daarmee om?

Staatssecretaris **Mansveld**: Welk knelpunt bedoelt mevrouw Van Veldhoven?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik doel op de commissie die op dit moment ICT-projecten bij de overheid onderzoekt. Het moment waarop zij klaar is en aanbevelingen doet, valt samen met het moment dat wij bepaalde besluiten zullen moeten nemen. Kunnen we daar voldoende van leren? We hebben die commissie natuurlijk niet voor niets. Dit is het eerste grote project dat eraan komt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Daarom wil ik in gesprek over de informatie-stroom en het proces. We moeten kijken of we daarin knelpunten ervaren. De vraag is of het een knelpunt is of dat het proces aangepast zou moeten worden. Ik kan op dit moment niet overzien waar het zou kunnen knellen. Ik wil nog wel ingaan op de opmerking van mevrouw Van Veldhoven na mijn pleidooi over de stakeholders. Zij zei dat ze aanneemt dat het goed gaat. Het is zaak dat het goed gaat. Het is wederkerig. Ik ga hier niet vertellen dat ik iedereen in het gelid knip. Ik vind dat het ieders verantwoordelijkheid is en daarop zal ik alle stakeholders steeds opnieuw aanspreken, ook bij dit proces.

De commissie vraagt om een basisrapportage op 1 april, samen met het voorkeursbesluit. Ook was de vraag wat het verschil is met een richtinggevend besluit. De wens is een voorkeursbesluit, maar de vraag is of alle benodigde informatie beschikbaar is. Kunnen we al een besluit nemen of moeten we eerst een richtinggevend besluit nemen? Dat zal dan moeten blijken. Wij moeten onze keuze motiveren. Zorgvuldigheid gaat boven tempo. Dat gesprek ga ik met de Kamer aan. De onderzoeken moeten binnen zijn. Wij richten ons op 1 april. Dat lijkt nog steeds te lukken, maar daar kom ik bij de commissie op terug.

De commissie-Kuiken concludeerde dat ERTMS voor 900 miljoen kan worden aangelegd en nu is er 2 miljard gereserveerd. De vraag is of het goedkoper kan en of extra controle op de financiën noodzakelijk is. Het is belangrijk dat de financiën inzichtelijk blijven. De vraag wat we voor welk geld krijgen blijft bestaan. De commissie-Kuiken bedoelde dat aan ERTMS 900 miljoen meerkosten verbonden zijn. Dat betreft beveiligingskosten. De TU Delft heeft voor de commissie-Kuiken de kosten van ERTMS geraamd op 4 miljard. Er zijn toen verschillende bedragen genoemd met een

verschillende achtergrond. Ik heb aangegeven hoe ik naar de 2 miljard kijk. Bij het naast elkaar leggen van de vijf scenario's moet duidelijk zijn wat de kosten per scenario zijn, in relatie met deze reservering. De vraag van mevrouw De Boer zal op dat moment worden beantwoord.

Zij vroeg ook of inzicht bestaat in de kostenverdeling voor de investering in de treinstellen. Het is nog te vroeg om deze vraag te beantwoorden. In het verleden was ongeveer 10% van de kosten voor implementatie van het materieel. Bij de kostenverdeling speelt niet alleen het investeringsbedrag, maar ook het moment waarop eventuele investeringen zich kunnen terugverdienen. Dit wordt allemaal nog onderzocht.

De heer Hoogland vroeg of we niet eerst de pilot moeten afronden en dan pas de voorkeursbeslissing moeten nemen. Er loopt een technische pilot. Die gaat over de ervaringen met ATB en ERTMS naast elkaar op een traject. De commissie hecht veel belang aan het besluit van de Kamer in april. Dat is het tweede «go/no go»-moment. Die pilot is een technische pilot, die geen invloed heeft op de keuzes voor ERTMS. Belangrijk is wel dat we de pilot volgen. Over het algemeen zie je in een pilot alles misgaan wat mis kan gaan. Dat hoop je ook, omdat je dan kunt zien of het daarna goed gaat en wat het effect van bepaalde maatregelen is. Die twee zaken lopen parallel en hebben geen invloed op elkaar. Ik wil voorkomen dat de Kamer denkt dat de pilot tot een einde moet zijn gekomen voordat de vraag naar nut en noodzaak gesteld kan worden. De uitkomsten van de pilot zullen in het besluitvormingstraject op een aantal momenten van belang zijn. Overigens zijn we pas over twee jaar toe aan een aanbesteding. Voor die tijd zijn de resultaten van de pilot bekend. De vraag is ook of we nog andere pilots willen. Daar moet binnen het team naar gekeken worden. Dat leggen we voor aan de Kamer. We kijken of we eerst nog vragen moeten beantwoorden, en of we in de tijd moeten gaan schuiven. Iedereen kan overigens vragen stellen, Kamerleden, experts, teamleden, ambtenaren et cetera.

Kan Nederland niet beter wachten met het invoeren van ERTMS totdat er in andere landen meer ervaring mee is opgedaan en de kinderziektes zijn verwerkt? Formuleer ik dat iets te kort door de bocht? De vraag is of we moeten wachten op andere landen. We hebben voor ERTMS level 1 en 2 al veel ervaring opgedaan. De kinderziektes gaan eruit. Ik zie geen reden dit uit te stellen. Ik heb via het kennisboek in kaart gebracht wat de aandachtspunten zijn. Die worden door studies beproefd en bevestigd. Het is interessant om te merken dat landen als België, Denemarken en Zwitserland dezelfde vragen hebben. Dat heeft hen niet belemmerd om van start te gaan met de aanbestedingen en de landelijke uitrol. Het is goed dat we proberen aan te geven hoe zij hun proces hebben gelopen. Dat geeft de commissie voor een deel comfort. Ik weet niet of dat lukt, want iedereen is druk bezig in zijn eigen land. Ik zet de vraag uit. De commissie vraagt of we de invoering moeten uitstellen, omdat we meer zekerheid nodig hebben. Als in een ander land die stap al gemaakt is, is het handig om die informatie met de Kamer te delen.

De heer Dijkstra vraagt of de MIRT-systematiek wel geschikt is voor een project als ERTMS. ERTMS is een groot project en geen standaardproject. Het is wel standaard in de zin dat andere landen hetzelfde doen. De gefaseerde transparante besluitvorming van de MIRT-systematiek is hierin goed te gebruiken. Je trechtert en dat is precies wat we hier doen. Het disciplineert het proces, zodat geen gekke zijstappen of uitwassen plaatsvinden. Om recht te doen aan de snelle technologische ontwikkeling is daar binnen het programma speciale aandacht voor nodig. Dat heb ik al eerder gezegd. We moeten kijken hoe we dit inpassen, zodat de kracht van de MIRT-systematiek wordt gecombineerd met state of the art kennis en ervaring over ICT. Ze moeten elkaar versterken.

De meerwaarde van ERTMS op regionale lijnen is volgens de huidige inzichten beperkt. Op de meeste regionale lijnen ligt ATB-NG. Dat is ook een goed systeem. Er zijn daar minder reizigers. Je hebt een kostenbaten-

analyse. Wat, waar en wanneer wordt nu uitgezocht. Dan komt dit vraagstuk ook voorbij. We zitten nog in de fase dat er allerlei ideeën over leven.

De heer Hoogland vraagt hoe ik afspraken maak met de NS over materieel en benutting van de Hanzelijn. In de Railmap 1.0 is gekozen om eerst het materieel uit te rusten, voordat de infra wordt uitgerust. Dat is andersom dan bij de Hanzelijn. Hoe we dat verder gaan doen, zullen we al naar gelang het project en in gesprek met de NS bezien.

De heer **Hoogland**: (PvdA): Dit is geen interruptie. Mijn vraag was hoe de Staatssecretaris verder gaat met de Hanzelijn. Gaat daar iets gebeuren de komende tijd of niet?

Staatssecretaris **Mansveld**: Daar kom ik op terug in tweede termijn. Uit het Rekenkameronderzoek naar ICT-projecten neem ik een aantal punten mee. Ik noem de aanbeveling om een volwaardige gesprekspartner voor leveranciers te zijn. Er hebben al twee marktinformatierondes over ERTMS met leveranciers plaatsgevonden. Dat wordt voortgezet in de marktconsultatie. De Chief Information Officer van IenM is betrokken bij ERTMS. Er wordt met een ruime blik gekeken naar het ICT-portfolio van het gehele spoorveld. Er is aandacht voor samenhang van en raakvlakken tussen ERTMS en het redesign van de bijsturing van PHS. Er wordt proactief een review ingezet bij de afronding van de verkenningsfase van ERTMS. Dat is een onafhankelijke collegiale toets. Daarbij wordt vanuit verschillende invalshoeken, waaronder ICT, getoetst of aan de vereisten van het starten van de volgende fase wordt voldaan. Op die manier worden deze adviezen meegenomen. Er is ook actieve betrokkenheid bij de ICT-uitvoeringsorganisatie van de overheid, om ICT-expertise in te brengen.

Ik kom bij de vragen over het onderzoek. Het is bijna jammer dat de heer Bashir er niet is. Hij zegt dat ik alsmaar onderzoek wil en hij wil juist besluiten. Ik vind het wel van belang dat we feiten onder de besluiten hebben liggen. De vraag zal straks zijn of we een besluit kunnen nemen op basis van de feiten die we hebben. We zitten nu nog in een fase waarin we steeds meer feiten krijgen. Je merkt dat er nog steeds meningen, gedateerde ervaringen en vermoedens zijn. Dat is heel logisch, want mensen die langzaam maar zeker worden betrokken bij het project, gaan er een mening over vormen. Het is belangrijk dat we besluiten baseren op feiten. Door onderzoek weten we een heleboel over ERTMS. De Kamer heeft veel papier ontvangen, bijvoorbeeld over de verschillende levels van ERTMS. De Kamer heeft ook een technische briefing gehad. Ik vind het een compliment dat de heer De Rouwe dat een pr-show noemt. Er zijn namelijk een aantal mensen op het departement die aan dit project werken en hun uiterste best doen om dit zo zorgvuldig mogelijk te laten lopen. Zij weten dat ik zorgvuldigheid boven tempo stel. Besluiten nemen we niet onder druk van de deadline, maar met behulp van inhoud, kennis en feiten.

Een goede invoering van ERTMS zal leiden tot een systeemsprong op alle doelen. Dat is een uitdaging en een kunst op ons spoornet. Ik denk dat we hier een grote stap kunnen zetten, waarbij het goed is de lessen uit het verleden mee te nemen. Ik hoop niet dat het oordeel pr-show afdoet aan de kwaliteit van de informatie die de heer De Rouwe heeft gekregen. Er blijven openstaande vragen en aandachtspunten. Het gaat over emplacementen, GSM-R, de doorontwikkeling van ERTMS naar een technisch hoger level. Al deze vragen en aandachtspunten zullen verder worden onderzocht. Ik wil dit zo transparant mogelijk doen. De Kamer ziet alles wat wij onderzoeken. De informatie komt terug in debatten. Als er vragen over zijn, sta ik daarvoor open. Ik zal proberen dat iets minder in de pr-stand te doen.

België heeft een ander systeem, TBL 1+ in combinatie met ERTMS. België maakt een tussenstap om naar ERTMS level 1 te komen. Dat is voor België een heel grote sprong voorwaarts, maar dat hangt af van de nulsituatie waar je vandaan komt. Voor Nederland geldt dit niet. Zoals in de Railmap 2.0 is aangegeven, ligt voor Nederland, mede gezien de systeemsporg die wij willen maken, level 2 meer voor de hand.

Hoe komen de capaciteitsvoordelen van ERTMS tot uitdrukking? Ik heb al aangegeven dat we zullen kijken hoe dit in het project voorbijkomt en wat dat dan betekent voor bijvoorbeeld investeringen en financiën.

Veel woordvoerders vroegen naar een aanbesteding zoals in Denemarken. Ik heb veel contact met Denemarken. Aan hun argumentatie en keuze voor deze aanbesteding zijn een aantal jaren vooraf gegaan. Na de voorkeursbeslissing wordt de aanbestedingsstrategie voor Nederland uitgewerkt. Ik zal transparant maken in welke landen welke keuzes zijn gemaakt en waarom, en welke invloed dat heeft op onze keuze.

Hoe ga ik voorkomen dat we in Nederland afhankelijk worden van één techniek en één bouwer? Wij richten ons nu eerst op het inrichten van opdrachtgeverschap. Daar hoort een goed voorbereide aanbesteding bij. We kunnen daarover veel leren van andere landen door te kijken naar hun ervaring en keuzes, voordat wij onze aanbesteding inrichten. Deze vraag wordt meegenomen in de argumenten voor het uiteindelijke besluit.

De basisvraag is wat ERTMS toevoegt aan het huidige systeem, en of het dat waard is. We hebben hierover al vaak en lang gesproken. De winst zien we niet alleen in de veiligheid, maar ook in de neveneffecten. Die kunnen voor ons van grote waarde zijn, want alle kleine beetjes helpen om nog meer te kunnen laten rijden op ons net. Daar voegt het ERTMS daadwerkelijk iets aan toe. Het is een vervangingsopgave die sowieso moet worden aangepakt om de stap vooruit te maken. Het is tegelijkertijd een Europees systeem dat alle landen gaan gebruiken. Dat is de meerwaarde.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg of er nog een pilot op de emplacementen wordt uitgevoerd. Daar moeten we naar kijken. Als er meer pilots nodig zijn voor een goede beslissing, dan komen we daarop terug. Het vraagstuk rond de emplacementen kwam al uit de pilot.

De heer Smaling hield twee kaartjes omhoog en vroeg zich af welke correct was. De Europese verplichtingen ten aanzien van ERTMS vallen uiteen in een resultaatsverplichting en een inspanningsverplichting. De harde resultaatsverplichting betreft een relatief beperkt aantal trajecten in 2020 en 2030. De inspanningsverplichting betreft het grootste gedeelte van het spoornetwerk. Zo moet hij de kaartjes lezen.

Ik heb al iets over de pilot gezegd. Het is een technische pilot over het naast elkaar draaien van twee systemen op een tracé. De pilot loopt de rest van dit jaar nog. De Kamer wordt hierover geïnformeerd. Ik vind het belangrijk dat er een technische briefing wordt gehouden na een pilot, waarbij de deelnemers aan de pilot aanwezig zijn. De Kamer wordt dan meegenomen in de leereffecten. Voor zover ik pilots ken gaat er altijd iets goed mis en komen er vraagstukken naar boven waar nooit eerder over is nagedacht. Uiteindelijk leer je hoe je daarmee verder kunt. Na afronding zal ik de rapportage en een technische briefing met de deelnemers aanbieden.

Het doel van de pilot Dual Signalling in Amsterdam is duidelijk operationeel, om te kijken hoe machinisten dit ervaren. De ervaring en de kennis zijn vooral nuttig voor latere fases in het project, wanneer al meer wordt gekeken naar de invoering. Dat is de reden waarom we deze pilot nu al doen.

Is ATB-Vv wel effectief? In de lijst STS-passages (stoptonend seinpassages) zie je een daling. Daarna blijft het gelijk. In de rapportage van 2013 zie je dat het aantal hoogrisicopassages enorm is afgenomen. Dat is een belangrijke ontwikkeling. Niet alleen het brutoaantal neemt af, maar in de differentiatie daarbinnen zie je dat vooral de gevaarlijkste zijn gedaald. Ik

vind het een zinvol extra vangnet. Het gaat over veiligheid. Als je weet dat je gaat verhuizen, vraag je je af of je een afgebladderd kozijn moet verven. We hebben het hier niet over een afgebladderd kozijn, maar over veiligheid. De wijze waarop wij praten over veiligheid, de hoge eisen die we eraan stellen en de effectiviteit van ATB-Vv hebben meerwaarde. Het brengt de veiligheid omhoog. We moeten ons niet laten vangen in het nieuwe systeem dat komt en daarom wachten met maximaliseren. De investering is goed. Stel dat we vertraging oplopen in de uitrol van ERTMS, omdat het zorgvuldig moet en het tempo moet worden losgelaten. Dan kunnen we ons niet permitteren dat we het vraagstuk van veiligheid op de tocht zetten. Vandaar dat ik het goed vind dat ATB-Vv wordt uitgerold, zoals we hebben afgesproken.

De heer **Smaling** (SP): Ik kan meegaan in het betoog van de Staatssecretaris. Ik wil mezelf graag laten overtuigen door de rapportage van de ILT, dat het veiliger wordt. Die conclusie kan ik niet trekken op basis van de stukken. Er zijn naar aanleiding daarvan net voor kerst stukken in de Telegraaf verschenen. Ik wil graag dat de Staatssecretaris in een brief terugkomt op de ILT-rapportage, zodat de SP overtuigd is dat de veiligheid wordt bespoedigd door 2.800 seinen met ATB uit te rusten. Als je voor datzelfde geld iedereen tussen Nijmegen en Roermond blij kunt maken door een lijn te elektrificeren die daar heel erg aan toe is, dan is die keuze voor mij nog niet zo helder als voor de Staatssecretaris.

Staatssecretaris **Mansveld**: In het SAVE-rapport uit 2010 staat de onderbouwing dat ATB-Vv veilig is en toegevoegde waarde heeft. De ILT heeft dit verschillende malen bevestigd. In maart, april zijn de eerste cijfers bekend. Die gaan in consultatie. Daarmee zijn ze vaak al bekend voor vrije interpretatie, zo noem ik dat maar. In juni komen ze in een officiële rapportage naar de Kamer, inclusief een onderbouwing van de ILT en een analyse en interpretatie van mijzelf. Daar wil ik graag aan vasthouden. Ik heb de vraag van de heer Smaling gehoord. Ik zal zorgen dat daar nadrukkelijk aandacht aan wordt besteed in de rapportage.

De heer **Smaling** (SP): Ik ben door deze Staatssecretaris altijd met een natte vinger te lijmen, maar hier wil ik meer van weten. Ik zie de tabel met de recidive van de seinen en tel, en zie niet dat het helpt. Daarom wil ik graag op papier zien dat het wel helpt. Dan kan ik met de 112 miljoen instemmen. Anders denk ik dat het weggegooid geld is, dat beter aan iets anders nuttigs voor het spoor kan worden besteed.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dank voor de charmante woorden. Ik herhaal dat hoewel de aantallen passages niet meer naar beneden gingen, de risicoverdeling, de differentiatie wel wijzigde. De hoogrisicopassages zijn dramatisch naar beneden gegaan. Dat is ook winst. Ik ben het met de heer Smaling eens dat het een terechte vraag is waarom het aantal blijft hangen. Hij moet zich realiseren dat ATB-Vv onderdeel is van een breder geheel. Het gaat ook over de wijze van inplannen en de manier van trainen van de machinist om zo alert mogelijk achter zijn stuur te zitten. Ik kom op deze vraag terug in de rapportage.

De heer Hoogland vraagt of ATB-Vv kan worden meegenomen in de voortgangsrapportage van het grote project ERTMS. Ik wil de focus in dat project op ERTMS houden. Ik stel voor de ATB-Vv rapportage, de uitrol waarover de Kamer al is geïnformeerd, en de voortgang daarvan los te houden. Als de commissie erop staat dat dit wordt geïntegreerd, ben ik echter heel flexibel.

De **voorzitter**: Hiermee zijn we aan het einde van de termijn van de Staatssecretaris gekomen. Wellicht dat de commissieleden in tweede termijn kunnen aangeven of ze behoefte hebben aan deze toevoeging. Ik

stel voor de tweede termijn een spreektijd van een minuut voor, voor een conclusie en eventueel een laatste nabrander.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD): Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor haar antwoorden. Ik heb nog niet overal antwoord op gekregen. Wat essentieel is, is de aansluiting op de juiste momenten. De Staatssecretaris zegt dat de MIRT-systematiek wordt gebruikt. De Kamer moet een «go/no go» kunnen geven en haar budgetrecht kunnen gebruiken. De Staatssecretaris mag dus geen onomkeerbare stappen nemen voordat de Kamer daar weet van heeft. Daar hecht ik aan. De Staatssecretaris begon in haar inleiding over het doel. Niet alle woordvoerders waren toen al aanwezig. Het doel is dat we nu eenmaal gekozen hebben voor ERTMS en dat dit netjes moet worden uitgerold. Ik vraag me af of de commissieleden dit doel onderschrijven. Het gaat mij erom dat de Kamer goed wordt geïnformeerd en betrokken is. Over dit doel moeten we het zeker hebben. Een volgend algemeen overleg is nog niet gepland. Ik neem aan dat dit plaatsvindt nadat we de voorkeursbeslissing of het richtinggevende besluit hebben genomen, maar in ieder geval voor de zomer. Dan hebben we weer een agenda. Op die van vandaag stonden zeven ingekomen stukken. Een punt dat we zeker aan de orde moeten stellen is hoe we omgaan met tussentijdse informatie die niet gepland is, maar wel van belang is voor de Kamer. Ik noem afgelopen week als voorbeeld. Daar kunnen we het in de procedurevergadering wellicht even over hebben, maar ik ben ook benieuwd naar de visie van de Staatssecretaris. Ik zal de partijen die hier niet aanwezig zijn op de hoogte stellen van wat hier is gepasseerd.

De **voorzitter**: Ik complimenteer de heer Dijkstra met zijn voortvarende start als rapporteur.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Voorzitter. Ik stel me zo voor dat we tot een soort matrix komen, waarbij we verticaal spreken over de veiligheid en horizontaal over de economische waarde van ERTMS. Ik wil dat hier op tafel leggen. Veiligheid staat wat de VVD betreft voorop. We moeten de invoering van ERTMS langs de meetlat van economische toegevoegde waarde leggen. Waar heeft het de meeste toegevoegde waarde? Op internationale corridors natuurlijk, maar we moeten ook kijken naar goederenspoorlijnen. Ook daar is het van belang. Die gaan overigens vaak de grens over. Misschien kunnen we die matrix maken bij de voorkeursbeslissing, en conform de matrix uitrollen. De Staatssecretaris gaf aan dat in België ERTMS level1 draait. Dat moeten we inderdaad goed op elkaar afstemmen. Zijn er nu verschillende soorten ERTMS? Worden we afhankelijk van één bouwer of moeten we dat juist niet willen? Waar kopen we ERTMS, bij de Aldi, bij Albert Heijn To go, zeg het maar. Ik wil ook de Jumbo als onze buurtsuper niet onvermeld laten. Heeft de keuze hierin gevolgen? Hebben ze daar in het buitenland ervaring mee? Er zijn waarschijnlijk verschillende bouwers. Hoe gaan we daarmee om? Er komt een monitoringsysteem voor ATB-Vv. Dat is goed, want het gaat om de veiligheid. Ik wil weten of de kosten hiervoor worden afgetrokken van het budget dat wij hebben gereserveerd voor ERTMS.

De **voorzitter**: Ik wijs de leden erop dat TU Delft ten tijde van de commissie-Kuiken een onderzoek heeft gedaan naar ERTMS. Daarin komen alle smaken uitgebreid aan bod. Dat is misschien interessant om nog eens te bekijken.

De heer **Hoogland**: (PvdA): Voorzitter. Het is goed dat voor ERTMS de uitgangspunten «eerst materiaal, en dan infra» en «zorgvuldigheid boven snelheid» gehandhaafd blijven. Het lijkt me goed als we daar in een VAO iets van vastleggen. Bij dezen vraag ik dat aan. Ik heb nog een aantal

vragen. Zit ERTMS in de nieuwe orders die NS voor materieel doet? Dat lijkt me belangrijk. We hebben laatst gesproken over een nieuwe order voor sprinters. In hoeverre is er synergie tussen ERTMS en de besluitvorming daarover, en de uitrol van de verdere ATB-Vv? Het gaat mij niet om de rapportage, het maakt me niet uit waar we het opschrijven. Ik neem aan dat die ATB-Vv niet binnen een jaar overal ligt. Als dan al wordt gestart met ERTMS, kan ik me voorstellen dat er winst te behalen is. Dan hoeft niet de volledige 112 miljoen van de heer Smaling besteed te worden aan een systeem waarvan we nu al zeggen dat het wordt vervangen, dat de effectiviteit op sommige punten beperkt is en dat training van machinisten effectiever kan. Dit zijn zomaar zaken die ik me kan voorstellen. Tot slot heeft het voorkeursbesluit wat ons betreft geen haast.

De heer **De Rouwe** (CDA): Voorzitter. Dan ben ik benieuwd of het regeerakkoord wordt opengebroken, waarin immers 2016 staat als aanvang van de invoering. In het VAO spreken we hierover. Ik vind het van belang dat we een omslag maken in het denken van tijdlijnen naar feitlijnen. Eerst de feiten en dan de volgende stappen, in plaats van een datum die gehaald moet worden en daarop sturen. De belangrijkste boodschap is dat er geen doelredenering is. Ik had een vraag over Europa, over de rol in concessies en afstemming. Daar heb ik nog niet zo veel over gehoord. Mijn fractie heeft afgelopen week aangekondigd een hoorzitting te willen houden met experts. In overleg met de voorzitter is afgesproken dat ik daarvoor in de komende procedurevergadering met een voorstel kom. Iedereen die suggesties heeft, nodig ik van harte uit deze aan mij door te geven.

Er zijn vijf scenario's, maar level 3 van ERTMS komt daar niet in voor. Er is wel een level 2,5. Dat vind ik een beetje gekunsteld. Kan de Staatssecretaris dit uitleggen? Tot slot de pilot. Een pilot heeft wat mij betreft één uitgangspunt. Als het goed is, gaat het fout. Anders doe je namelijk geen pilot. Je probeert fouten te vinden. Mijn vraag gaat over de experts en het spreekverbod. De Staatssecretaris geeft aan dat zij niet weet waar het verhaal over een spreekverbod vandaan komt. Maar in het artikel van de Volkskrant lees ik over het proefbureau. Mijn vraag is heel simpel. Zijn de aantijgingen uit de Volkskrant de afgelopen maanden ook gemeld bij het ministerie of bij het proefbureau? Zijn er signalen gemeld over mensen die hun ei niet kwijt konden of zich zorgen maakten?

De heer **Smaling** (SP): Voorzitter. De partijen zijn verdeeld over het moment waarop de voorkeursbeslissing moet worden genomen. Wat ons betreft is het van belang dat met deadlines wordt gewerkt. Als je die niet hebt, kom je in een soort moeras terecht. Er zijn veel grote infrastructuurprojecten geweest waar we van leren. Ik hoop dat dit nadrukkelijk wordt meegenomen. Zo worden fouten niet herhaald door te strak een bepaalde richting op te willen die niet geheel de juiste is. Ik zal de heer Bashir doorgeven dat de Staatssecretaris hem mist. Ik ben groot voorstander van het doen van veel onderzoek om tot goede besluiten te komen. In de tijd dat de Crisis- en herstelwet werd geformuleerd was het geluid echter 180°de andere kant op. In die zin is de Staatssecretaris van een andere categorie. Ik zit een beetje met de tabel van de ILT. Ik kan een motie indienen bij het VAO, maar dat wil ik de Staatssecretaris besparen. Schrijf nu even een brief, waardoor ik overtuigd ben dat de 112 miljoen goed is besteed en dat het een betere besteding is dan het elektrificeren van de Maaslijn of een ander project. Doe me die lol. Zeg ook even tegen de commissie dat het verhaal in de Volkskrant apekool is, ja of nee.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Ik ben erg blij dat de Staatssecretaris met de commissie wil nadenken over de wijze waarop het proces wordt ingericht. Ik denk daar graag over mee, net als mijn

collega's. Voor mijn fractie is van belang dat we niet alleen goed nieuws, maar ook potentiële risico's vroegtijdig met elkaar delen. Dit kan met alle onzekerheid die eromheen zit, maar we willen worden meegenomen in dat proces. We spraken over de leertrajecten die we elders in dit huis uitvoeren. De Staatssecretaris vindt het lastig in te schatten waar de knelpunten zitten tussen hun tijdslijnen en onze tijdslijnen. Deelt zij het uitgangspunt dat we die lessen echt mee moeten kunnen nemen? Dat kan op basis van de volledige eindrapportage na presentatie van het rapport, of op een andere manier. Daar kunnen we naar kijken. Dit is voor D66 het uitgangspunt.

We moeten leren van andere landen waar ERTMS in verschillende vormen of stadia wordt ingevoerd. Zou het nuttig kunnen zijn om een werkbezoek af te leggen, misschien samen met de Staatssecretaris? Wat zijn de lastige kwesties geweest voor andere parlementen? Wellicht kunnen we daar nuttige informatie opdoen. Het is mooi dat de aanbevelingen van de Rekenkamer worden meegenomen. Ik vond de Staatssecretaris vaag over de pilot op het emplacement. Met gezond verstand lijkt het me ondenkbaar dat we het systeem grootschalig gaan uitrollen, zonder dat we een pilot hebben gedaan. Ik hoop dat de Staatssecretaris kan toezeggen dat er een pilot komt. Het hoe, wat en wanneer horen we dan nog. Misschien kunnen we de mensen in de pilot die nu loopt, op basis van hun ervaring een inschatting vragen van de kosten om ERTMS in heel Nederland in te voeren. Bij een heel beperkt aantal seinen zijn problemen met ATB-Vv, bij 50 van de ruim 5.000 seinen. Worden machinisten geattendeerd op het feit dat zij een traject met een probleemsein gaan rijden?

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Het doel van ERTMS wil ik nog even herhalen. ERTMS is namelijk geen doel op zich. Het is een middel tot een aantal doelen. Het gaat erom dat we hogere doelen halen, die we belangrijk vinden. De veiligheid wordt verhoogd, er ontstaat interoperabiliteit binnen de EU en een aantal neveneffecten rond snelheid, capaciteitsvergroting en betrouwbaarheid wordt onderzocht. Dit zeg ik om te voorkomen dat aan ERTMS een doel wordt toegekend dat er niet is. De heer Dijkstra noemde het budgetrecht. Ik ben daar niet op ingegaan. Dit recht staat. Het budgetrecht van een parlement is belangrijk. We willen wel voldoen aan de MIRT-systematiek. Daarin zullen we nooit onomkeerbare stappen nemen, zonder dat de Kamer is geïnformeerd. Dat is de kracht van de MIRT. In de basisrapportage zet ik uiteen hoe ik dit ga doen. Ik zal aansluiten op het punt van mevrouw Van Veldhoven. We kunnen samen kijken hoe we dit willen inrichten qua informatie en proces. Het is voor mij van belang dat we daar aan de voorkant over overleggen. Mevrouw De Boer wil het ERTMS langs de meetlat van economische toegevoegde waarde leggen. Dat gebeurt in de MKBA. We moeten een economische maar vooral een maatschappelijke afweging maken, want ERTMS gaat over veiligheid. Het moet worden afgezet tegen verschillende belangen.

ERTMS is te koop, want in Denemarken zijn twee aanbestedingen gelukt. Ik weet dat daar verschillende leveranciers zijn. Dit komt voorbij voor de voorkeursbeslissing. Er zijn nu zes leveranciers. Versiebeheer en interfacing hebben mijn volle aandacht.

Het werkbezoek van mevrouw Van Veldhoven is een heel goed idee. Ik ben in Denemarken geweest. Je wordt gevoed door een land dat er ook mee bezig is, maar een andere aanvliegeroute kiest. Dat maakt je alert. Ik zeg hier volmondig ja op. We moeten van tevoren kijken hoe we verschillende landen bij elkaar kunnen krijgen, in een bijeenkomst bijvoorbeeld. Het moet goed worden voorbereid, zodat we er het maximale rendement uithalen. De commissie is vast beter in het organiseren van werkbezoeken dan ik. Ik volg de Kamer graag.

De heer Hoogland vroeg of er nog iets gaat gebeuren met de Hanzelijn en ERTMS. De Hanzelijn is met beide systemen uitgerust, net als de lijn

Amsterdam-Utrecht. Op die laatste wordt in de pilot geoefend. Een aantal deelaspecten van de pilot worden getest op de Hanzelijn. Ik vind het belangrijk dat de lijnen waar nu al ERTMS ligt, zo spoedig mogelijk worden benut. Dan moet het materieel uitgerust zijn met ERTMS. Dat is het uitgangspunt van de Railmap. Implementatie moet starten bij het materieel, dat hebben we geleerd van de Hanzelijn.

De kosten voor de ATB-monitoring worden niet van het ERTMS-budget afgetrokken.

Bij het uitrollen van ATB-Vv wordt rekening gehouden met de ERTMS-uitrol. We hebben ProRail gevraagd om een uitrolplanning voor ATB-Vv waarin rekening wordt gehouden met de uitrol van ERTMS. Daar waar ERTMS snel operationeel is, kan worden afgezien van verdere uitrol. Het gaat met name om de stukken waarvan we niet weten of het verder in de tijd wordt gezet, maar waar we wel de risico's willen verminderen.

In principe zit het ERTMS in de nieuwe orders van de NS. De NS hebben daarvoor wel de technische specificaties nodig. Dat vraagt veel aandacht. Het wordt meegenomen, want ERTMS is inmiddels gewoon een begrip.

De voorzitter: Ik wil geen interrupties meer toestaan. We zijn al over de vergadertijd heen. Er komt nog een VAO, dus aanvullende vragen kunnen daar worden gesteld.

Staatssecretaris Mansveld: De zaken die in de Volkskrant zijn gemeld, zijn niet gemeld bij het ministerie. Ik vraag na of dit bij het proefbureau wel het geval is. Uiteindelijk heeft iemand het gesprek gehad. Dit is een les. We moeten zorgen dat mensen hun ei kwijt kunnen. Ik zal er alles aan doen om een situatie als deze te vermijden, maar het is de vraag of dat mogelijk is.

Ook level 2,5 of level 3 kwam ter sprake. Voor Nederland biedt level 2 de beste functionaliteit, afgezet tegen level 1. Level 2 is een stabiel systeem, met enkele specifieke aandachtspunten zoals de emplacementen.

Daarvoor komt een pilot. Level 3 is nog niet uitontwikkeld en nog geen stabiel systeem. Level 2,5, ook wel level 2+, is een benadering waarbij de voordelen van level 3 worden benut, zonder dat we de nadelen daarvan hebben. Het voordeel is dat er lagere kosten zijn dan voor level 2. De technologische ontwikkeling loopt dwars door het MIRT-proces. Die spanning zullen we gaandeweg het proces op moeten lossen. Er zal technologische ontwikkeling zijn, dus wellicht ontwikkelt level 3 zich tot een stabiel systeem.

Ik vind het ingewikkeld om de experts in de pilot te vragen naar een inschatting van de kosten. Die inschatting maak je als je de feiten kent, onderzoeken hebt gedaan, door het afwegen van een aantal scenario's. De experts in deze pilot hebben operationele kennis opgedaan. Ik trek experts uit binnen- en buitenland op het gebied van financiën aan, om de kosten te toetsen. Ik vind niet dat we de operationele experts in de pilot moeten bevragen over deze dingen, zonder dat we al verder zijn in de ontwikkeling van de vijf scenario's en de kosten naast elkaar hebben gezet.

De heer De Rouwe (CDA): Ik heb in eerste termijn gevraagd wie de aanbesteding gaat doen. Ook wil ik weten wat de rol en stand van zaken binnen Europa is rond aanbesteden en eisen die Europa aan lidstaten oplegt.

Mevrouw Van Veldhoven (D66): Bij ATB-Vv betreft het een beperkt aantal seinen waarmee continu problemen zijn. Dat moet goed onder de aandacht van de machinisten worden gebracht. Wat doen we daarmee? Het kan desnoods met een kaartje met de boodschap: let op, u rijdt op een traject waar gevaarseinen zijn.

De heer **Smaling** (SP): Ik wil per brief geïnformeerd worden over de noodzaak om 112 miljoen euro te besteden aan de uitbreiding van ATB-Vv.

De heer **Hoogland**: (PvdA): Is er synergie te boeken tussen de uitrol van ATB-Vv en ERTMS? Het voorkeursbesluit heeft voor ons geen haast. Graag hoor ik daarop de reactie van de Staatssecretaris.

Mevrouw **De Boer** (VVD): Zorgvuldigheid gaat voorop, maar het is handig dat we werken aan de hand van bepaalde afspraken over termijnen en deadlines. Dat ben ik met de heer Smaling eens.

De **voorzitter**: Dit is geen vrijbrief dat we de volgende keer een derde termijn gaan houden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het is niet zo dat als je zorgvuldigheid vooropstelt, je per definitie deadlines loslaat. Uiteindelijk zal de vraag zijn of we voldoende feiten kennen. Daar zullen we het debat over moeten voeren, maar er moet een koers voor het proces zijn. Dat was ook mijn antwoord aan de heer De Rouwe. Ik ben niet voornemens nu deadlines los te laten. We moeten in het proces kijken waar we ze neerzetten om de gewenste zorgvuldigheid te bereiken. Als dat niet lukt, gaat voor mij zorgvuldigheid boven tempo. Dat heb ik betoogd.

Het overzicht van de stand van zaken in andere landen stuur ik de Kamer schriftelijk toe. Het gaat om vijf of zes landen en ik kan dan de goede informatie geven.

De vraag over de synergie tussen ATB-Vv en ERTMS heb ik al beantwoord.

Naar aanleiding van de charmante uitwisselingen die ik vandaag met de heer Smaling heb gehad, zeg ik hem de brief toe, die voor een groot deel uit een herhaling zal bestaan van wat ik hem al eerder heb bericht.

De heer **De Rouwe** (CDA): Ik heb gevraagd wie de aanbesteding gaat doen. Mag ik nog een ordevoorstel doen? De heer Dijkstra heeft in een hoog tempo een aantal goede, relevante vragen gesteld. Ik kan me voorstellen dat er misschien een paar zijn overgeslagen. Mogen wij nog even nakijken welke vragen zijn blijven liggen, zodat de Staatssecretaris deze schriftelijk kan beantwoorden?

De **voorzitter**: De Staatssecretaris heeft in de eerste termijn gezegd dat zij een aantal vragen van de heer Dijkstra meeneemt in de basisrapportage. Wellicht kan de staatsecretaris hier iets op aanvullen?

Staatssecretaris **Mansveld**: De vraag over de partijen die de aanbestedingen doen neem ik mee in het voorjaarsbesluit.

De vragen van de heer Dijkstra hadden grotendeels te maken met informatie en proces. Dit is vanuit zijn rol als rapporteur gewoon. Ik neem deze vragen zo veel mogelijk mee in het overleg over de inrichting van het proces. Volgens mij is de enige vraag waar ik geen ja op kon zeggen die over de deadline van 1 april voor de basisrapportage. Ik vind het belangrijk dat wij in gesprek gaan, los van de politieke waarde. Hoe richten we het proces en de informatievoorziening in? Dat is een les uit het verleden die we geleerd hebben en nu kunnen toepassen.

De **voorzitter**: Daarmee zijn we aan het einde gekomen van de tweede termijn van de Staatssecretaris. De heer Hoogland heeft een VAO aangevraagd. Ik zal dit melden bij de voorzitter. Ik heb twee toezeggingen genoteerd.

- De Staatssecretaris stuurt de Kamer een nadere onderbouwing voor het besluit om te investeren in ATB-Vv.

- De Staatssecretaris bericht de Kamer schriftelijk over de stand van zaken van de aanbestedingen in andere landen.

Sluiting 12.10 uur.