

Vergaderjaar 2016–2017

**33 652**

## **Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)**

**Nr. 50**

### **VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG**

Vastgesteld 23 november 2016

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 10 november 2016 overleg gevoerd met mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 september 2016 met de uitrolstrategie ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 45);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 september 2016 over de stand van zaken van de aanbesteding- en contracteringstrategie ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 46);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Veiligheid en Justitie d.d. 26 april 2016 met de vierde voortgangsrapportage ERTMS en het accountantsrapport van de Auditdienst Rijk (Kamerstuk 33 652, nr. 42);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 juli 2016 met de antwoorden op vragen van de commissie over de vierde voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 43);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 21 juni 2016 ter aanbieding van de beleidsimpuls Railveiligheid (Kamerstuk 29 893, nr. 204);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 6 juli 2016 inzake de stand van zaken met betrekking tot de beheersing van het Programma ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 44);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 september 2016 ter aanbieding van de 5de voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 47);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 10 oktober 2016 ter aanbieding van het ontwerpbesluit houdende de wijziging van het Besluit Infrastructuurfonds in verband met het opnemen van een subsidiegrondslag voor ERTMS en een vervaldatum voor subsidies (Kamerstuk 33 652, nr. 48);**

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 november 2016 met de beantwoording van vragen van de commissie over de uitrolstrategie ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 49);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 7 november 2016 met het jaarverslag Spoorveiligheid 2015 (Kamerstuk 29 893, nr. 207).**

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

De voorzitter van de commissie,  
Van Dekken

De waarnemend griffier van de commissie,  
Tjink

**Voorzitter: Van Dekken**  
**Griffier: Israel**

Aanwezig zijn zes leden der Kamer, te weten: De Boer, Van Dekken, Remco Dijkstra, Van Helvert, Hoogland en Houwers,

en mevrouw Dijkstra, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 10.03 uur.

**De voorzitter:**

Ik heet de Staatssecretaris, de woordvoerders, de mensen op de publieke tribune en de ambtelijke staf van harte welkom.

Ik deel even mee hoe wij dit algemeen overleg zouden willen doen verlopen. Zo meteen krijgen wij eerst de termijn van de rapporteur ERTMS, daarna een reactie van de Staatssecretaris, dan de eerste termijn van de Kamer, dan de eerste termijn van de Staatssecretaris met haar reactie, dan de tweede termijn van de Kamer en tot slot opnieuw een reactie van de Staatssecretaris. Het kan best zijn dat daartussendoor ergens een korte schorsing ingepland wordt.

Met de woordvoerders wil ik vijf minuten spreektijd afspreken in eerste termijn, plus een tweetal interrupties. Ik wil beginnen met de heer Dijkstra, die spreekt als rapporteur ERTMS.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Voorzitter. Allereerst dank ik het BOR (Bureau Onderzoek en Rijksuitgaven), de ondersteuning vanuit de Kamer zelf, voor het leveren van input, zodat wij dit goed kunnen doen.

Met tevredenheid merk ik op dat de Staatssecretaris goed is ingegaan op ons eerdere verzoek om de voortgangsrapportages beter leesbaar te maken. Als rapporteur richt ik mij op het waarborgen van een zorgvuldig proces. Vandaag wil ik drie blokken bespreken: tempo, kosten en afstemming. De Staatssecretaris heeft op 23 september drie belangrijke documenten over het grote project ERTMS naar de Kamer gestuurd: de uitrolstrategie, de stand van zaken van de aanbestedings- en contracteringsstrategie, en de vijfde voortgangsrapportage.

Allereerst het tempo. De documenten leren mij dat er sprake is van een omvangrijke bijstelling van het ERTMS-programma. Laat ik met de deur in huis vallen. De doelstellingen uit de voorkeursbeslissingen worden niet of niet tijdig gehaald. De momenteel voorziene realisatie is ver verwijderd van het eerder geschetste eindbeeld. Ik geef drie voorbeelden. De Europese 2020-verplichtingen worden niet tijdig gerealiseerd. De 2030-verplichtingen worden niet binnen het beschikbare budget gerealiseerd en zijn niet voor 2030 mogelijk. OV SAAL (Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad) verschuift vier jaar. En in plaats van «zo veel mogelijk PHS-lijnen» (PHS: Programma Hoogfrequent Spoor) wordt het nu «enkele PHS-lijnen». De oorzaken en effecten van deze vertragingen zijn mij niet goed duidelijk.

Er is ook voorzichtigheid in de planning. Een tempoversnelling is mogelijk, zo opperden de mensen die bij de rondetafel zaten. Dat maakte wel indruk. Deelt de Staatssecretaris dat er sprake is van veel voorzichtigheid in dit project, wat ook voordelen heeft? Hoe staat zij tegenover een eventuele tempoversnelling? Welke effecten kan zo'n versnelling hebben? Waarom moet het nog drie jaar duren voordat de aanbesteding is afgerond? In hoeverre is met deze uitrolstrategie niet alleen sprake van een vertraagde uitrol maar ook van een beperktere uitrol van ERTMS dan bij de eerdere voorkeursbeslissing werd voorzien? Het kerndoel van ERTMS is veiligheidswinst op het spoor. Het moet veiliger en betrouw-

baar, niet alleen in Nederland maar in heel Europa. Alles moet natuurlijk goed op elkaar aansluiten. Daar zullen wij kritisch naar moeten blijven kijken.

De kosten. De rondetafel met deskundigen en betrokkenen eind september leverde een aantal zaken op. Er werd gesteld dat ERTMS niet zo veel hoeft te kosten als in eerste instantie werd verondersteld. Is de uitrol van ERTMS ook voor minder geld mogelijk? In Nederland zijn enkele vervangingen aan het spoor gepland voor 2021 en 2025. Met de uitrol van ERTMS zouden vervangingskosten vermeden kunnen worden. Welk effect heeft de eerdere budgetverlaging van 250 miljoen op de vervangingskosten? Welke lijnen kunnen daardoor niet worden aangelegd? Welke andere factoren spelen een rol? Zijn de ambities naar beneden bijgesteld door de budgetverlaging of ook door andere zaken en, zo ja, over welke zaken gaat het dan?

Ten slotte de afstemming. Ik begrijp dat je voor meerdere opdrachtgevers gaat. Dat is logisch en verklaarbaar. Er kan echter zo meteen ook sprake zijn van een zeer groot aantal afnemers en opdrachtgevers. Het eindbeeld van zowel de aanleg als de inbouw in de infrastructuur kan veel verschillende contracten opleveren. Een veelheid aan aparte contracten leidt mogelijk tot aansprakelijkheidsrisico's. Hoe gaat de Staatssecretaris zorgen voor een goede afstemming tussen alle leveranciers? Waarom kijken wij daarbij toch wel al af van de eenvoudige werkwijze die Denemarken als voorbeeld heeft gediend? Klopt het dat er in Denemarken twee integrale contracten zijn aanbesteed aan consortia van leveranciers en aannemers terwijl hier wordt gekozen voor twee aparte contracten voor leveranciers en tot vijftien aparte contracten voor aannemers? Kan de Staatssecretaris deze keuze toelichten?

De risicobeheersing. Er zijn lessen geleerd uit de Fyra-enquête. Dat is goed. Daarom wordt er nu ook technische expertise binnen de overheid vereist en verwacht. Hoe gaan we ervoor zorgen dat er binnen de overheid ook voldoende technische expertise beschikbaar is? Het is nog niet goed duidelijk hoe hiermee in de praktijk zal worden omgegaan en, belangrijker, wie de overkoepelende rol van system integrator zal krijgen. Heeft deze system integrator, ongeacht wie dat dan ook wordt, voldoende doorzettingsmogelijkheden als er bijvoorbeeld tegenstelde belangen spelen die de uitrol in de weg kunnen staan? Ten slotte: in het rondetafelgesprek merkten we dat de belangen soms niet allemaal op dezelfde lijn zitten. Hoe gaan we daar dan mee om?

**De voorzitter:**

Ik bedank de rapporteur voor het doen van verslag en het stellen van zijn vragen. Ik stel voor dat de Staatssecretaris hier direct op reageert.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Voorzitter. Allereerst bedank ik de rapporteur voor zijn vragen. Het zijn er veel, maar ik denk dat het goed is dat we op deze manier over dit heel complexe dossier met elkaar spreken. Dat het een complex dossier is overigens bijna een understatement.

De eerste vraag was of er niet sprake is van te veel voorzichtigheid. Misschien is het wel goed om daarop meteen maar te antwoorden dat er geen sprake is van voorzichtigheid maar van uiterste zorgvuldigheid. Dat is ook echt nodig. De heer Dijkstra gaf het zelf al aan door op te merken dat hij het Fyra-rapport in het achterhoofd had, want uit dat rapport bleek dat de reiziger daar in de kou is komen te staan. Ik wil echt voorkomen dat dit nieuwe project, de aanbesteding van ERTMS, de uitrol van het hele systeem bemoeilijkt. Het gaat om een ICT-systeem en de heer Dijkstra weet – sommigen van zijn collega's kunnen er ook over meepraten – dat «it usually means trouble». Dat is de «underliner». Het betekent dat het grondig moet worden voorbereid en zorgvuldig moet worden uitgevoerd.

We spreken over een aanbestedingsprocedure waar exact hetzelfde voor geldt. Het is belangrijk om de aanbevelingen van de enquêtecommissie hierbij in het achterhoofd te houden. Deze commissie heeft bijvoorbeeld terecht gezegd dat we in deze situatie met een proefbedrijf moeten gaan werken. Dat zullen we dan ook een jaar lang gaan doen, maar dat kost wel allemaal tijd. Het materieel moet verder ook op tijd zijn omgebouwd. Bovendien moeten ook alle machinisten hiervoor worden opgeleid. We willen het systeem echt uitrollen in wat met een vakterm een «brownfield-omgeving» heet. Dat betekent gewoon: op bestaand spoor. Daardoor hebben we een reality check op wat het betekent voor buitendienststellingen et cetera et cetera. Iedereen zal zich kunnen voorstellen dat dat bij elkaar opgeteld veel tijd kost.

Kunnen we versnellen? Ik acht de huidige planning reëel. Ik ga daarom niet nu al inzetten op een versnelling, want ik heb liever dat ik met een mooie boodschap naar de Kamer kan komen als het straks blijkt mee te vallen en het sneller gaat dan verwacht. Dat is beter dan daar nu al op inzetten, want misschien missen we daar wel zaken bij. Dat is volgens mij niet de goede houding bij dit project.

Waarom duurt het drie jaar om een aanbesteding af te ronden? Dat is een terechte vraag. Als we gaan aanbesteden, beginnen we met het vaststellen van een programma van eisen. Daaraan werken we overigens nu al. Dat doen we nadat de programmabeslissing is genomen, in dit geval eind 2017. Vervolgens moeten er infrastructuurelementen worden ontworpen. Het ontwerpen moet bovendien plaatsvinden in een omgeving van bestaand spoor. Daardoor zijn er allemaal raakvlakken met bestaande systemen, waaronder de veiligheidssystemen. De ATB zit er ook nog op en daardoor wordt de afstemming heel complex. We moeten het dan ook zorgvuldig doen.

**De voorzitter:**

Staatssecretaris, ik onderbreek u even voor de bel. Die duurt precies een minuut.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Voorzitter. De aanbestedingsdossiers en de contracten moeten allemaal aan heel strenge juridische eisen voldoen. Dat vergt ook weer zorgvuldigheid en tijd. Die aanbestedingsdossiers worden vervolgens ook nog eens een keertje extern getoetst. Ik schat in dat dit proces voor de infrastructuur vanaf nu nog twee jaar zal duren, maar het hele verhaal rondom het materiaal kan eventueel wel sneller.

Is er nu niet alleen sprake van een vertraagde uitrol maar ook van een beperktere uitrol van ERTMS dan bij de voorkeursbeslissing werd voorzien? Nee, er is geen sprake van een beperkte uitrol, maar we hebben wel voor andere trajecten gekozen dan die in de voorkeursbeslissing.

Door de trajectkeuze die is opgenomen in de voorliggende uitrolstrategie krijgen we zowel nationaal als in Europa meer waar voor ons geld. We hebben de hele kaart nog eens opnieuw bekeken en beoordeeld op basis van de maatschappelijke kosten en baten. Verder hebben we er ook over overlegd met onze bureaus, een element dat in de afgelopen jaren nog weleens een beetje over het hoofd dreigde te worden gezien. Dat alles leidde ertoe dat we ons de vraag stelden of we nog wel, in dit geval letterlijk, op het goede spoor zaten. Dat bleek niet altijd het geval.

Ik heb 250 miljoen als het ware uit het ERTMS-dossier gelicht om versneld de problematiek bij Schiphol Plaza en bij de internationale verbindingen in met name het zuiden van het land op te lossen. Is dat geld nu echt uit het dossier gehaald? Is het met andere woorden een besparing? Het hele dossier ERTMS is echt een langetermijngroei om de veiligheid, de capaciteit en de betrouwbaarheid van het spoor te vergroten. Dat is ook erkend. Er was budget tot 2028 en er lag bovendien een schets voor de langere termijn. Dat wil zeggen voor de periode na 2028. Een landelijke

ERTMS-uitrol vraagt altijd, dus ook in de context van voor het moment dat we die 250 miljoen als het ware leenden, om aanvullende investeringen. Die 250 miljoen die er nu minder is, betekent dat we met het geld dat we nu hebben, iets minder aan kunnen leggen. Ik kan het geld er natuurlijk niet opeens weer bij toveren. Gelet op het besluit om het ERTMS-budget te verkleinen en gezien de langetermijnpoging kun je wel zeggen dat we ons door het verlengde MIRT – dat heeft de Minister in haar nadagen geregeld – verzekerd hebben van budget na 2028. Een volgend kabinet kan daardoor besluiten om door te gaan met deze investeringen en ook na 2028 daarvoor budget reserveren.

Eigenlijk zou het dus niet nodig moeten zijn dat er op termijn minder wordt aangelegd. Het verschuift wel wat verder in de tijd, zo moet u het eigenlijk zien. Zo heb ik, denk ik, zo goed mogelijk uitgelegd dat ik de ambities niet heb bijgesteld en dat ik het tegelijkertijd mogelijk heb gemaakt dat er iets meer tijd voor wordt genomen. Dat past ook in de Europese context, want dat gebeurt in alle landen om ons heen ook. Dat is volgens mij iets om rekening mee te houden.

De heer Dijkstra heeft gevraagd of het klopt dat we het ook voor minder geld kunnen doen. Op zichzelf ben ik daar altijd voor, maar bij het bepalen van de kosten zijn we uitgegaan van aannames die in lijn liggen met de maatschappelijke kosten-batenanalyses en de voorkeursbeslissing. De programmabeslissing zal uiteindelijk een businesscase bevatten met de meest actuele inschatting van de kosten. Dan zal ook blijken hoeveel ERTMS we daadwerkelijk kunnen uitrollen voor het beschikbare budget. Natuurlijk zullen we proberen om met een slimme aanbestedingsstrategie zo veel mogelijk waar voor ons geld te krijgen. Bij de programmabeslissing, die is voorzien voor de tweede helft van 2017, zal duidelijk zijn hoeveel ik moet bijdragen aan de bekostiging van materieel. Alles wat ik niet daaraan uitgeef, kan ik natuurlijk weer gebruiken voor de aanleg van extra infrastructuur. Het is eigenlijk tamelijk overzichtelijk.

Wat heeft het weghalen van 250 miljoen uit het budget voor effect op de vervangingskosten? Daar is geen relatie tussen.

Hoe ga ik ervoor zorgen dat er goede afstemming is met alle leveranciers? We hebben de keuze gemaakt om materieel en infrastructuur gescheiden aan te besteden, voor meerdere leveranciers te kiezen en eigenlijk aan te sluiten bij de werkwijze van ProRail. Daardoor moeten inderdaad veel partijen samen een werkend systeem opleveren. Het belang van deze systeemintegratie staat vanaf het begin voorop, want dit is wel de kern. Het is ons voornemen om de systeemintegratie in de realisatiefase bij het programma te beleggen, omdat er zo een goede balans kan ontstaan tussen een onafhankelijke afweging van belangen en voldoende zeggenschap. We zullen waarschijnlijk gebruikmaken van ERTMS-specificaties baseline 3 en die staan niet toe dat leveranciers eigen keuzes maken. Daardoor wordt uniformiteit ook wel afgedwongen. Verder gaan we contractueel vastleggen dat alle partijen volledige interoperabiliteit moeten leveren. Dat moeten ze vooraf ook aantonen, bijvoorbeeld in een labomgeving.

Ik kom te spreken over de risicobeheersing. Hoe zorgen we er nou voor dat de overheid zelf voldoende technische expertise beschikbaar heeft? Het ministerie gaat als onderdeel van het programma inderdaad een rol vervullen. We bekijken op dit moment hoe we ervoor kunnen zorgen dat we een soort countervailing power kunnen worden. Of we om dat te borgen per se alle technische expertise in huis moeten hebben of dat we kunnen samenwerken met deskundigen van buiten, wordt op dit moment bepaald. De uitkomst van die afweging zullen we in een latere fase bekendmaken, maar het is evident dat het moet.

Heeft de systeemintegrator voldoende doorzettingsmogelijkheden als er bij de uitrol sprake is van tegengestelde belangen? Dat is natuurlijk de kern van de rol van de systeemintegratie en daarover heb ik net al het een en ander gezegd. Een systeemintegrator weegt de belangen van al die

verschillende partijen en moet een knoop kunnen doorhakken. Op dit moment proberen we dat op zo'n manier vorm te geven dat het in een volgende fase van het programma gereed is. Dan kan de commissie ook zien hoe dat gaat werken.

Voorzitter, volgens mij heb ik daarmee eigenlijk alle vragen van de rapporteur beantwoord. Dat hoop ik althans.

**De voorzitter:**

Ik kijk even naar de rapporteur om te zien dat dat inderdaad het geval is.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Mijn collega's gaan over de politieke keuzes. Een van mijn vragen was daarom welke lijnen we hierdoor niet meer kunnen aanleggen. De Staatssecretaris heeft het netjes onderbouwd, maar de politiek zal daar ongetwijfeld nog iets van vinden.

De Staatssecretaris gaf een heel kort en bondig antwoord op de vraag wat het effect is van de budgetverlaging voor de vervangingskosten. De Staatssecretaris zei: er is geen relatie. De ATB moet echter wel vervangen worden. Als er desinvesteringen in dat systeem zijn, zou het niet zo kunnen zijn dat die budgetverlaging groter is dan die 250 miljoen omdat je geen desinvesteringen hebt? Is de vraag een beetje helder?

**Staatssecretaris Dijkma:**

Nee.

**De voorzitter:**

Probeert u het nog een keer. Het gaat in ieder geval over geld.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Het gaat over geld!

Ik pak even de aantekening van het BOR erbij. Daarin staat dat uit de uitrolstrategie valt af te leiden dat zowel de vertraging als de verlaging van het budget met 250 miljoen er beide toe leiden dat er minder vervangingskosten voor het huidige systeem van Automatische Trein Beïnvloeding kunnen worden vermeden. Men stelt verder dat daaruit blijkt dat door de budgetverlaging substantieel minder desinvesteringen vermeden kunnen worden. Dat is een moeilijk zin, waarmee men zegt dat het effect van de budgetverlaging eventueel groter kan uitvallen dan de genoemde 250 miljoen. Er is sprake van desinvesteringen, omdat je niet in de ATB hoeft te investeren.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Dus: welke projecten zijn wijsheid? Bij het opnieuw kiezen hebben we ook dit element meegewogen. We hebben dus ook bekeken waar het systeem als eerste zou moeten worden vervangen en of versnelling meer baten zou opleveren, bijvoorbeeld via ERTMS. Maar dat was niet de enige afweging. Dit heeft dus wel degelijk een plek gekregen in de matrix die we bij de keuze voor de routes hebben gehanteerd. Ik denk dat je het uiteindelijk niet beter dan zo kunt doen. Je kunt bijvoorbeeld niet voor maar één reden kiezen voor het vervangen van de Automatische Trein Beïnvloeding-Verbeterde versie, de ATB-Vv, door ERTMS, bijvoorbeeld als de lijn niet op dezelfde manier aan de andere kant van de grens wordt doorgetrokken. Dat is namelijk ook een desinvestering. Dan heb je binnenslands misschien wel een interessante investering gedaan, maar uiteindelijk leidt die tot niks. Om het dus maar even heel scherp te zeggen: de vervangingskosten zijn meegewogen bij het totaal en ze zijn een onderdeel van de nieuwe afweging.

**De voorzitter:**

Dank u wel. Dit was een vraag ter verheldering en die is beantwoord door de Staatssecretaris. Volgens mij zijn alle vragen nu afdoende beantwoord. Ik wil overgaan naar de tweede termijn van de Kamerleden. Ik zie dat de heer Houwers een procedurele vraag heeft.

De heer **Houwers** (Houwers):

Ja, ik heb een klein procedurevraagje. Ik hoorde de heer Dijkstra spreken over een citaat uit een BOR-notitie. Misschien heeft hij zich vergist. Volgens mij citeerde hij uit zijn eigen notities. Het lijkt me zuiverder om secuur te blijven over uit welke stukken we dingen naar voren brengen.

De **voorzitter**:

Ik denk dat dat een zeer juiste constatering is, maar ik neem aan dat de heer Dijkstra in dezen citeerde uit eigen werk.

De heer **Remco Dijkstra** (VVD):

Ik laat mij hierbij adviseren. Dit was een ingewikkeld onderwerpje. Als het kan helpen, laat ik me dus adviseren. Ik verzin het niet allemaal zelf, maar ik stel wel de hoofdlijnen vast en ik heb een aantal punten genoemd. Ik dank de Staatssecretaris voor de beantwoording.

De **voorzitter**:

Dat was «binnen de randjes», zoals men dat zegt. Het woord is nu weer als eerst aan mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. Er is een aantal dingen aan de orde geweest. Ik zal vanwege mijn spreektijd nu een beetje improviseren. Ik vind het goed dat we vandaag het vervolg bespreken. Volgend jaar zal definitief worden besloten over de uitrol. Het is goed om daarover vandaag kritisch van gedachten te wisselen, omdat dat ons weer dichtert brengt bij de volgende stap van volgend jaar. De heer Dijkstra roerde het al aan: hoe zit het met de keuze voor de voorlopige uitrol? Op de kaartjes zie ik dat een groot aantal lijnen is geschrapt. Ik dacht: hoeveel kilometer minder is dat? Het lijkt wel of we de helft minder gaan doen. Natuurlijk gaan we 250 miljoen minder beschikbaar stellen, maar er is toch best grof gesneden en er zijn best wel wat keuzen gemaakt. Op het kaartje zag ik ook dat het beveiligingssysteem ATB-Vv bij Haarlem moet worden vervangen, waardoor er iets kan worden terugverdiend. Ik heb echter niet alleen gekeken naar de verdieneffecten, maar ook naar de inverdieneffecten. Ik heb bijvoorbeeld gezien dat de lijn naar Arnhem is geschrapt, waar al ICE's rijden en waar al ERTMS op zit. Je zou kunnen zeggen dat ook daar een inverdieneffect te verwachten is. Het gaat immers om de internationale corridors. Het is een Europees systeem. We voorzien losse lijntjes verderop in het land van ERTMS omdat dat toch moet, maar ik dacht: moeten we ons niet meer concentreren op die internationale corridors? Ik wil dat we dit in dit openbare debat met elkaar bespreken. Zou de Staatssecretaris daar nog een keer naar willen kijken? Ik vind het belangrijk dat we eerst kiezen voor de internationale corridors, in plaats van voor één los lijntje ergens in het land, met een begin- en eindpunt, waar de treinen dus niet door kunnen rijden. Mij lijkt het een beetje overbodig. Ik hoor hier graag een reactie op. De Staatssecretaris zei net dat de interoperabiliteit goed zal worden vastgelegd in de contracten en in de aanbestedingsstrategie. Uit onze rondetafel kwamen best wat zorgpunten naar voren. Ik heb er mijn verbazing over uitgesproken dat ERTMS op treinen € 600.000 en op een goederenloc € 450.000 moet kosten. Dat is toch echt ongelooflijk veel geld; ik heb me hardop afgevraagd of het misschien in goud wordt aangelegd. Later ben ik nog een keer apart hiervoor naar de European Railway Agency (ERA) gegaan. Het bleek allemaal veel goedkoper te kunnen. Ook bleek dat er een te grote afhankelijkheid dreigde te ontstaan

van één leverancier. Die moeten we zeker voorkomen. Het is wel goed dat de Staatssecretaris in de aanbesteding voorziet. Zij, en ook de heer Dijkstra, hadden het over de systeemintegrator. Die komt er nu pas bij de uitvoering bij. Zou het niet wijs zijn om hem al eerder in het leven te roepen, bijvoorbeeld bij de vaststelling van die specificaties, die allemaal hetzelfde moeten zijn omdat die treinen internationaal op alle sporen moeten kunnen rijden? Misschien kan de European Railway Agency daarbij een rol spelen. Misschien is het mogelijk om één soort specificatie te krijgen. Ik denk dat het ons aller schrikbeeld is dat de treinen straks niet verder zullen kunnen rijden dan Duitsland, omdat daar weer een ander systeem of andere specificaties zijn gebruikt. Wij willen dus één systeematiek. Ook vind ik het van belang dat we gaandeweg afscheid zouden kunnen nemen van die ene leverancier. Als die zijn werk niet goed doet, moet je een andere kunnen inschakelen, die ERTMS op de trein moeiteloos verder zou moeten kunnen aanleggen, onderhouden enzovoort. We moeten dus in feite zorgen voor flexibiliteit. Ook moeten de technische specificaties van ERTMS op trein en spoor overall in Europa op elkaar aansluiten. Ik hecht eraan om dat hier te benadrukken. De Staatssecretaris noemde de governance al even: wie is wanneer en waarvoor aansprakelijk? Volgens mij is dat echt een zorgpuntje. Dit gaat echt tot aansprakelijkheidsvraagstukken leiden. Hoe gaan we om met het risico van juridische discussies tussen bijvoorbeeld het ministerie, leveranciers en aannemers, en met verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden? Volgens mij is dat toch echt een apart hoofdstuk. Daarbij lijkt het volgende me ook van belang. Er is een stuurgroep in het leven geroepen, waarin I en M, ProRail en de NS zitten. Gaan we de andere vervoerders daar ook bij betrekken? Volgens mij is dat belangrijk, want er zijn volgens mij zo'n twintig goederenvervoerders die hier ook bij moeten worden betrokken.

Nog iets over het treinenarsenaal. Tijdens de rondetafel stelde ik al de vraag of alle treinen van NS moeten worden uitgerust met ERTMS. In feite beperken we nu de uitrol. Die treinen rijden volgens mij op redelijk vaste trajecten. Maar de eerlijkheid gebiedt mij te zeggen dat ik al heb gesproken over hoe het Nederlandse treinenarsenaal rijdt. Omdat ERTMS op heel belangrijke PHS-corridors wordt aangelegd, ontkom je er niet aan om alle treinen hiervan te voorzien. Ik had bedacht om daarbij een kleine besparing te kunnen toepassen, maar ik ben nu misschien toch geneigd om die corridors richting Arnhem eerder te laten voorzien van ERTMS, omdat je zo volgens mij beter uitkomt met het treinenarsenaal. Verder heb ik begrepen dat een regionale vervoerder met ATB-Vv, een ander veiligheidssysteem dan ERTMS, die aankomt op een bepaald station, voor die paar honderd meter ook ERTMS zou moeten aanleggen. Al die regionale treinen van regionale vervoerders, die in hun regio's met een ander veiligheidssysteem rijden, zouden dus ook moeten worden voorzien van ERTMS. Ik vind dat een desinvestering. Dat zouden we volgens mij echt niet moeten willen.

Tijdens de begrotingsbehandeling had mevrouw Van Tongeren het al over de samenloop tussen ERTMS, PHS en 3kV. Zij vroeg wanneer wij zullen horen hoe die op elkaar aansluiten en waar er winst valt te verwachten. Ik denk dat het goed is om ook dat vóór de definitieve uitrol te hebben, om zo efficiënt mogelijk met onze investeringen te kunnen omgaan.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Mevrouw De Boer sprak over de uitrol. Ik denk dat zij daar goede vragen over stelde, waar ik mij helemaal bij aansluit. Een vraag over de uitrolstrategie. We hebben nu drie mainports: Schiphol, Rotterdam en ook Eindhoven. In hoeverre vindt de VVD dat het voldoende in die nieuwe uitrolstrategie is meegenomen dat die drie mainports prioritair zijn, dus voorrang moeten krijgen? Vindt de VVD daarin voldoende terug dat de

driehoek Eindhoven-Rotterdam-Schiphol voor 2030 zou moeten zijn aangelegd?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Dat vind ik een goede opmerking. Ik had het al over het verdieneffect door veiligheidssystemen te vervangen op het moment dat ze aan vervanging toe zijn, maar we moeten ook kijken naar de inverdieneffecten. Daarbij heb ik het ook over de economische inverdieneffecten. Met die mainports verdient Nederland gewoon geld. Ik zie dat wel goed vertegenwoordigd, dus ik snap de achtergrond van deze vraag niet zo goed. Ik heb het wel gehad over dat losse, kleine lijntje bij Haarlem. Ik heb gevraagd of we die internationale corridors niet beter eerst kunnen aanpakken, omdat daar de inverdieneffecten het grootst zijn. Volgens mij is Eindhoven goed voorzien. Rotterdam heeft zijn goederenvervoer. Ik kan dat dus zeer zeker billijken. Ik wilde die vraag toch hebben gesteld.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik suggereerde niet zozeer dat u dat niet zou vinden; ik wilde u ertoe uitnodigen om dit ook van belang te vinden. Ik was benieuwd of de VVD het ook een goed idee vindt om juist die verbindingen tussen Schiphol, Rotterdam en Eindhoven vóór 2030 aan te leggen; dus dat we er zekerheid over krijgen dat we dat in ieder geval als eerste in de uitrolstrategie zien.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik weet niet welke lijnen u precies bedoelt. Bedoelt u de lijnen van Schiphol naar de Duitse grens? Bedoelt u de lijnen tussen Schiphol en Rotterdam? Ik zie het verband niet helemaal. Welke lijnen bedoelt u nu precies? Die driehoek?

De **voorzitter**:

Ik ga u helpen, mevrouw De Boer. De heer Van Helvert mag dit uitleggen, want dit is een vraag ter verheldering.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik zou zeggen: de verbindingen tussen Schiphol en Rotterdam, tussen Rotterdam en Eindhoven, en tussen Eindhoven en Schiphol.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Het gaat mij erom dat die mainports een goede verbinding met Duitsland hebben. Volgens mij is dat het belangrijkste. Het gaat mij om die internationale corridors. Maar u mag mij in de pauze gerust nog de meerwaarde hiervan uitleggen, want volgens mij zit u er best redelijk in. Misschien ontbreekt er nog een stukje, zoals ook op het kaartje is te zien. Het gaat mij om die internationale verbindingen, die verbindingen met het buitenland, waar volgens mij de grootste inverdieneffecten zijn te halen.

De **voorzitter**:

Ik denk dat wij straks een korte schorsing moeten hebben. Mevrouw De Boer noemde dat een «pauze», maar ik noem dat een «schorsing».

De heer **Hoogland** (PvdA):

Voorzitter. Dit deed mij even denken aan de tijd waarin onze voorgangers – ik zal hun namen niet noemen – boven op hun zolders een treinlijntje hadden en zij in de schorsingen van de debatten, die ik van de voorzitter dus niet «pauze» mag noemen, praatten over hoe je een zekere wissel in ons land kon omleggen of hoe je een bepaalde lijn kon uitbreiden. Dat zijn mooie dingen. Uiteindelijk hoort dat hier ook bij.

De **voorzitter**:

U bedoelt dat dat toen ook allemaal in het echt gebeurde?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik wil beginnen met de spoorveiligheid, ook een onderdeel van deze agenda. Daarna wil ik het hebben over ERTMS. Uit het jaarverslag van de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport) over spoorveiligheid blijkt dat Nederland nog steeds een heel veilig spoor heeft, maar dat de situatie in het afgelopen jaar net wat minder was dan in 2014, dat weer een relatief heel veilig jaar was. Ik vraag de Staatssecretaris hoe dat komt.

Eigenlijk had ik moeten beginnen met een compliment. Er is namelijk iets heel goeds gebeurd op dit gebied: het aantal STS-passages (Stop Tonend Sein), dus het aantal keren dat een trein door rood is gereden, nam af tot 100. Dat zijn er 100 te veel, maar het is desondanks echt een prestatie. Dit is dus een zeer positief dieptepunt. Er zijn afspraken gemaakt met een aantal organisaties. Ik wil het CDA en de SP bedanken voor hun samenwerking. Ook andere partijen hebben dit gesteund. Ik kan mij herinneren dat wij hier een aantal jaren geleden mee zijn begonnen. Het ging daarbij met name om recreatieve fiets- en wandelroutes. We zien nu dat samenwerking in zo'n aanpak mogelijk is, waarbij we met elkaar dus besluiten om een onbeveiligde overgang open te laten of niet, en dat we zo ook het belang van wandelaars, fietsen en anderen daarmee kunnen dienen. De sector heeft daar een afsprakenkader voor gemaakt. De sector komt vaak met vragen, klachten en dingen die beter zouden kunnen, maar ik kreeg nu complimenten voor de Staatssecretaris. Dank daarvoor. Ik wil nog één specifiek punt noemen in het kader van de landelijke overwegproblematiek. Er is afgesproken dat er een besluit komt over de casus-Venlo en dat daarnaar nog onderzoek zal plaatsvinden. Ik vraag wanneer er zicht komt op een oplossing. Dit kan nog alle kanten op gaan. Het kan ook zijn dat dit niet doorgaat, al hopen wij dat natuurlijk niet, maar ik vraag wel wanneer het ongeveer gaat gebeuren. Tot zover de spoorveiligheid.

Veel van de technische vragen over EMTRS zijn al gesteld aan de Staatssecretaris. Ik wil me daarom beperken tot de meer politieke vragen. Er is gekozen voor een basisscenario, waarin een aantal lijnen die in eerste instantie in het voorkeursbesluit zaten, zijn geschrapt. Na alle stukken hierover te hebben gelezen, begrijp ik dat. Het was een keuze. Voor mij gaat de hoofdvraag van vandaag over het kiezen van een bepaalde richting. Toch zijn er vragen gekomen, met name uit Gelderland. Ik snap dat, want Gelderland is gegaan van een positie van relatief snel – immers in de context van dit soort besluitvorming, die altijd lang duurt – aanleggen, naar een positie van niet-snel aanleggen. Ik weet dat Gelderland deze stukken ook heeft gelezen. Men heeft beargumenteerd dat men daar ook internationaal treinverkeer heeft: de ICE, die van Amsterdam naar Berlijn gaat. En men stelt dat men er ook recht op heeft, vanwege de olievlekwerking van wat er nu tussen Utrecht en Amsterdam is aangelegd. Ik ben het daar niet per se mee eens. Ik ben daar eerlijk in, al zou het makkelijker zijn als we zeiden dat we ook die belangen wilden dienen en daartoe een motie zouden indienen. Wel blijven bij mij de volgende vragen bestaan: waarom men hierop blijft drukken? wat is het belang om dit toch aangelegd te krijgen? kunnen we dat belang nog op een andere manier dienen dan door nu die hele EMTRS-strategie om te gooien? Dat laatste zou misschien te ver gaan.

Dan mijn tweede punt. Wij hebben hier een rondetafel gehad waarbij de industrie zei: er is wel erg voorzichtig begroot. Aan de ene kant snap ik dat, want haar belang is: aanleggen, zo veel mogelijk aanleggen en zo snel mogelijk aanleggen. De rapporteur heeft dit ook genoemd. Ik vraag me wel af in hoeverre die voorzichtigheid of zorgvuldigheid ertoe zal leiden dat we minder synergie in de aanleg hebben. Dat is immers uiteindelijk het spanningsveld.

Er wordt gekozen voor twee percelen. Er is een scheiding van materieel en infra – dat deel snap ik – en verder gaan zich behoorlijk wat partijen bemoeien met de aanleg. De eis van interoperabiliteit klinkt alsof alles met

elkaar gaat samenwerken. Stel dat ik een en ander moet terugbrengen tot een spanning tussen twee mogelijkheden, namelijk het risico bij één partij – dat is een gigantisch risico, want als die partij omvalt, zijn we op z'n Rotterdams gezegd de sjaak – versus een situatie waarin er veel verschillende partijen zijn en niemand nog het overzicht heeft. Dat probleem zien we in de jeugdzorg, het onderwijs et cetera. De samenwerking moet beter, hoor je dan. Ik krijg daar een beetje jeuk van, want betere samenwerking moet overal. In hoeverre stappen we niet weer in die valkuil dat we de komende tien jaar onder het adagium van betere samenwerking gevangen zitten in een situatie dat niemand de regie heeft en iedereen naar elkaar wijst, wat in feite – ik stel het nu even heel scherp – de situatie is waarin we nu met de hsl zitten? Daar word ik niet vrolijk van. Dat geldt ook als ik kijk naar de toekomst van de hsl. Ik noem de problemen met de software en de NS. Een grote partij, een serieuze speler op de Europese spoormarkt, krijgt het niet voor elkaar om bovenaan het prioriteitenlijstje te komen van degene die de software moet maken. Ik ben heel bang dat dit soort situaties zich ook zal voordoen bij deze uitrolstrategie. Dat was mijn angst, voorzitter.

**De voorzitter:**

Ik dank de heer Hoogland zeer. Ik geef het woord aan de heer Houwers, namens het lid Houwers, ook bekend als onafhankelijk liberaal.

**De heer Houwers (Houwers):**

Voorzitter. Als wij het over ERTMS hebben, het Europese spoorbeveiligingssysteem, dan moeten wij spreken van een valse start. Ik kijk daar de Staatssecretaris niet op aan, want ik denk dat zij hard heeft gewerkt aan verbetering. De uitgaven die in het begin zijn gedaan, blijken niet allemaal op de juiste manier te zijn gedaan, om het eufemistisch te zeggen. Ik heb echter niet de behoefte om achteruit te kijken. Er is veel gedaan om een en ander recht te zetten, voor zover dat mogelijk was. Het is belangrijker om nu vooruit te kijken. Ik ben het eens met de mix die de Staatssecretaris nastreeft van aan de ene kant een soort marktwerking en aan de andere kant voorkomen dat je in een oerwoud terecht komt van allerlei systemen en leveranciers, allemaal bedrijfjes die iets kunnen, en uiteindelijk door de bomen het bos niet meer ziet. Daardoor zou de interoperabiliteit in gevaar kunnen komen. Met wat de Staatssecretaris nu schetst, kan ik wel leven wat de manier van werken betreft.

Ik worstel wel met het tempo. Ik vind die hele uitrol toch wel ontzettend lang duren. Het is een technisch proces. De Staatssecretaris geeft aan dat het allemaal zorgvuldig moet gebeuren, en dat is ook zo, maar er zijn wel meer dingen die zorgvuldig moeten gebeuren en die toch in een hoger tempo kunnen. Het heeft natuurlijk ook met geld te maken. Is een versnelling niet mogelijk? Kan daar niet eens naar worden gekeken? Als we doorgaan tot na 2030 zijn er wellicht weer compleet nieuwe technieken.

Ik verwijs in dit kader ook naar het antwoord op een van de vragen die zijn gesteld, namelijk of er rekening is gehouden met de mogelijkheid dat er straks automatische besturing is. De Staatssecretaris antwoordt: nee, daar is nu geen rekening mee gehouden, maar misschien kan dat later nog worden ingevoerd. Ik denk dat je daar nadrukkelijker rekening mee moet houden. Ik vraag de Staatssecretaris dan ook om hier nog eens goed naar te kijken. Hoe kan dit beter geïmplementeerd worden?

Ik kan er niet omheen om te spreken over de keuzes die zijn gemaakt. Over TEN-T (Trans-European Network for Transport) zegt de Staatssecretaris – ik vat het heel simpel samen – dat zij kiest voor maatschappelijk benutter benutten van onze middelen. Ze zegt daarbij te gaan kijken naar internationale lijnen. Dan begrijp ik het niet meer. De lijn Utrecht-Arnhem-Zevenaar-Duitsland – de Staatssecretaris wist dat ik hiermee kwam – is volgens mij een internationale lijn. Ik ben dan ook benieuwd waarom zo'n

internationale lijn wordt geschrapt ten faveure van andere lijnen. Ik kan dat niet begrijpen, zeker niet als de argumentatie is «ik kies voor internationale lijnen». Volgens mij is die argumentatie niet steekhoudend. Dat wat het ERTMS betreft. Andere punten die ik had zijn al ter sprake gebracht door de collega's. Ik wil het alleen nog even hebben over spoorveiligheid in algemene zin. Die wordt beter. Daar werkt de Staatssecretaris aan. Ik vind dat zij zeer actief heeft gekeken naar het vervoer van gevaarlijke stoffen en het doorbreken van plafonds. Dat is prima. Ten aanzien van rijden door rood is er ook verbetering, maar 100 overschrijdingen zijn er nog steeds 100 te veel. Dat zijn vrijwel zeker allemaal menselijke fouten. Dat denk ik tenminste. Wordt hier een analyse op losgelaten? Hoe krijgen we die 100 naar 0? We kunnen wel zeggen «goed gedaan, van 170 naar 100 in een paar jaar», maar dat is gewoon nog niet goed genoeg. Uiteindelijk moet het naar nul. Wat gaat de Staatssecretaris daaraan doen? Wat de overwegen en de suicidegevallen betreft: hieraan wordt gewerkt, maar is een versnelling mogelijk? Want ook hier geldt: elk ongeluk is er één te veel. We kunnen het niet voorkomen, en de Staatssecretaris ook niet, maar we kunnen wel proberen het risico zo veel mogelijk te beperken. Verhoogt de Staatssecretaris haar inzet op dit gebied? Volgens mij ben ik royaal binnen de tijd langs mijn hoofdpunten gelopen. De heer Van Helvert kan tijd van mij lenen; van mij mag het!

**De voorzitter:**

Wij kennen de werkwijze van de heer Van Helvert in dezen. U bent inderdaad ruim binnen uw spreektijd gebleven; complimenten daarvoor. Ik geef het woord aan de heer Van Helvert.

**De heer Van Helvert (CDA):**

Voorzitter. Het is zeer sympathiek dat de heer Houwers, die woont in een landsdeel waar ze stukjes van een woord inslikken en daardoor wat korter spreken, een deel van zijn spreektijd wil afstaan aan iemand die uit een regio komt waar men met wat meer klankkleuren en daardoor wat langzamer spreekt.

**De voorzitter:**

En ik kom uit een regio waar je zegt: het is precies dit en niet anders. Dat u het weet! Dat geldt ook voor de Staatssecretaris.

**De heer Van Helvert (CDA):**

Dan ga ik meteen beginnen.

Voorzitter. Dank aan de rapporteur voor het fantastische werk dat hij heeft geleverd. De eerste vraag stelde de rapporteur, maar ik wil de Staatssecretaris toch vragen om nog even in te gaan op die verplichtingen die we niet halen. De rapporteur somde ze al op: de EU 2020- en 2030-verplichtingen, OV SAAL en enkele PHS-lijnen. Wat zijn de gevolgen? Wie gaat ons erop aanspreken dat we het niet halen? Wat zijn daar de gevolgen van? Is er nu sprake van een vertraagde of een beperkte uitrol? De Staatssecretaris zei: nee hoor, er is niets beperkts aan, het zijn gewoon andere lijnen. Misschien kan zij dat staven, zeker omdat het budget 250 miljoen lager is. Heeft dat te maken met het feit dat het minder kost dan verwacht, of worden lijnen niet of vertraagd aangelegd? Misschien kan de Staatssecretaris daar nog even op ingaan, ook al heeft ze al een antwoord gegeven. In het rondetafelgesprek over ERTMS kwam naar voren dat er zorgen waren over de rol van de vervoerders anders dan de Nederlandse Spoorwegen en de borging van hun belangen. In de stuurgroep waarin de NS goed is vertegenwoordigd, is er nog geen plek voor andere vervoerders. De NS en ook het ministerie hebben aangegeven dat ze die belangen goed zullen borgen en meewegen. Is er in de governance en in de stuurgroep ook aandacht voor de rol van de andere vervoerders? Hoe

worden hun belangen daarin geborgd? Misschien kan de Staatssecretaris daarover iets zeggen.

Ik heb verder een vraag over het tellen van de giftreinen, toevallig in het zuiden van het land. Naar aanleiding van de verwarring over het aantal giftreinen in Maastricht is ons duidelijk geworden dat er in Maastricht per dag meer giftreinen rijden, maar dan met minder wagons. De hoeveelheid van 1.800 wagons met chemische producten blijft echter hetzelfde. Hoe wordt er nu geteld? Wat is gevaarlijker? Telt het aantal treinen of het aantal wagons? Wordt gekeken naar tonnage? Is er een bepaalde module? Is de kans op ongelukken niet groter als er vaker wordt gereden? Hoe ziet de Staatssecretaris dat?

Over de mainports had ik al even een interessant debatje met mevrouw De Boer van de VVD. In de nieuwe uitrol staat de gewijzigde volgorde waarin de spoortrajecten van ERTMS worden voorzien. In tegenstelling tot de voorkeursbeslissing is een aantal trajecten in de provincies Gelderland, Overijssel en Zeeland niet voor 2030 en daarmee niet binnen het programmabudget van ERTMS voorzien. Wij vinden het belangrijk dat de mainports goed met elkaar verbonden zijn. Juist omdat Eindhoven in de discussies in dit huis heel nadrukkelijk meetelt als mainport, willen wij weten in hoeverre wij straks kunnen zien dat de verbinding tussen de mainports, tussen de driehoek Schiphol-Rotterdam-Eindhoven, enige voorrang krijgt. Is dat al voorzien? De verbinding met het buitenland is goed, maar de onderlinge verbinding tussen de mainports vinden we ook van groot belang. Hoe kunnen we dat borgen in de uitrolstrategie?

De heer **Houwers** (Houwers):

In de motie over de benoeming van Eindhoven als mainport is naar mijn smaak bedacht en bepaald dat dit niets anders dan een kwalificatie zou zijn en niet meteen zou leiden tot extra geld of middelen. Nu hoor ik de heer Van Helvert toch een beetje die kant op redeneren. Dat mag hij natuurlijk doen, dat moet hij helemaal zelf weten. Echter, als je de een wat extra's geeft, gaat dat ten koste van de ander. Als ik de heer Van Helvert zou beluister, wil hij én voor Gelderland en Overijssel het een en ander doen én wat extra's voor Eindhoven. Het is van tweeën één: of je kiest voor Overijssel, Gelderland en wellicht ook Zeeland, of je kiest voor Eindhoven. Waar kiest de heer Van Helvert voor?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik zei het volgens mij als volgt: in tegenstelling tot de voorkeursbeslissing is een aantal trajecten in de provincies Gelderland, Overijssel en Zeeland niet voor 2030 gerealiseerd binnen het programmabudget van ERTMS, punt. Volgens mij was dat een constatering. Vervolgens zei ik dat het CDA het heel belangrijk vindt dat de drie mainports goed met elkaar verbonden zijn. Ik vroeg hoe we dat binnen de uitrolstrategie vorm kunnen geven. Volgens mij heb ik niet gelijk gepleit voor budget. Namens het CDA heb ik aangegeven wat wij prioritair heel belangrijk vinden.

De heer **Houwers** (Houwers):

Is mijn conclusie dan juist dat de heer Van Helvert die provincies wel noemt en op die manier een beetje aardig doet, maar daar uiteindelijk geen enkele cent bij levert? Daar schieten ze dus helemaal niets mee op. Het CDA komt niet op voor Overijssel en Gelderland.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik zal Nederland een nieuwtje vertellen: vanaf nu komt het CDA niet meer op voor de regio's. Daar zijn we mee gestopt, dat doen we niet meer. We gaan ons echt richten op de Randstad, dat heeft de heer Houwers goed gezien. Dat is natuurlijk flauwekul. We hebben dat geconstateerd en we begrijpen ook dat als we hier pleiten voor mainports, het niet zo mag zijn dat we vervolgens niets doen. Heel Nederland draait op die mainports

waarvan Eindhoven er nadrukkelijk ook een is. Ik vind het dan niet vreemd om als de Kamer a zegt – we willen drie mainports – ook b te zeggen, namelijk dat die goed met elkaar verbonden zijn. We vragen hoe we een en ander gaan borgen. De heer Houwers hoeft zich geen zorgen te maken dat de regio's er bekaaid van af zullen komen in de inbreng van het CDA.

**De voorzitter:**

Dit is bijna een uitdaging aan de heer Houwers. Hij gaat hier niet op in, zie ik. We schorsen dit algemeen overleg voor vijf minuten, zodat de Staatssecretaris de mogelijkheid krijgt om haar beantwoording ordentelijk voor te bereiden. Mevrouw De Boer en de heer Van Helvert kunnen wellicht nog iets bespreken in de schorsing. Dat bedoel ik licht ironisch.

De vergadering wordt van 10.52 uur tot 11.01 uur geschorst.

**De voorzitter:**

Ik wil heel graag verdergaan met de eerste termijn van dit algemeen overleg over de spoorveiligheid en ERTMS. Ik geef het woord aan de Staatssecretaris voor Infrastructuur en Milieu. Zij zal ingaan op de vragen die door de woordvoerders zijn gesteld.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Voorzitter. Ik had de beantwoording als volgt in gedachten. Misschien is het goed indien ik eerst verantwoording afleg over de keuzes die zijn gemaakt ten opzichte van het voorkeursbesluit en uitleg waarom de vrienden in het oosten niet voor 2030 in de prijzen vallen. Het zijn immers ook mijn vrienden. De heer Hoogland zei terecht «nu wordt het politiek». In het volgende, technische blok ga ik in op de interoperabiliteit en op de aanbestedings- en contracteringsstrategie. Daarna beantwoord ik de vraag of wij de vervoerders er wel bij betrekken. Dat gaan we doen, maar ik wil wat beter laten zien dat wij dat gaan doen. Last but not least, volgt een blok over het echt bredere thema van de spoorveiligheid. Er is ook gesproken over de niet actief beveiligde overwegen, over suicides en de roodseinpassages en over Maastricht en de giftreinen. Als de leden dat goed vinden, wil ik in het laatste deel van mijn beantwoording op die zaken ingaan.

**De voorzitter:**

Iedereen is akkoord.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Fantastisch! Dat is alvast winst.

Ik begin met het blokje over de uitrolstrategie. Misschien is het goed om te zeggen wat wij hebben gedaan. Naar aanleiding van de bewegingen in de Europese landen om ons heen heeft de Commissie ons in algemeen zin een nieuwe vraag gesteld. Zij heeft gezien dat in de landen in verschillende situaties vertraging ontstaat. Zij heeft gevraagd hoe het er bij ons voor staat op het vlak van ERTMS en ons verzocht om een soort review te doen: waar staan we nu en zijn we nog steeds met het goede bezig? Eigenlijk is dat bij zo'n groot project ontzettend verstandig. Wij hebben dat aangegrepen om nog eens heel goed te bekijken of de trajecten uit het voorkeursbesluit wel echt aansluiten op de Europese plannen die voorliggen. Juist met de gedachte dat wij goed moeten kijken naar internationale corridors en het ontsluiten van de grote mainports, inclusief Eindhoven, hebben wij nadrukkelijk gelet op maatschappelijke kosten en baten. Eigenlijk hebben wij voor al die lijnen in het programma een soort cleane afweging gemaakt. Ik hecht eraan te zeggen dat dit bij uitstek een zakelijke afweging is geweest en dus geen politieke. Ik wil toch aan de Kamer vragen om er ook geen politieke afweging van te maken. Ik zag het hobbybeeld van de heer Hoogland op die zolder met Kamerleden

en wissels en lijnen al een beetje voor me, maar als je daar een beetje in gaat hobbyen, dan maak je misschien wel afwegingen die niet per se gericht zijn op wat maatschappelijk nodig en kosteneffectief is of die niet per se verstandig zijn. Ik beschuldig niemand; het is gewoon een soort winstwaarschuwing in het algemeen.

Wat hebben wij nou gedaan? Er waren trajecten uit het voorkeursbesluit. Utrecht-Arnhem en Deventer-Bad Bentheim werden al genoemd. Alle andere provincies en vervoerders hebben ook wensen neergelegd. Zij hebben allemaal een duit in het zakje mogen doen en mogen zeggen welke trajecten volgens hen van ERTMS zouden moeten worden voorzien. Wij hebben alle trajecten meegenomen bij het actualiseren van de uitrolstrategie. De Kamer weet dat het budget gewoon niet voldoende is om alle trajecten van ERTMS te voorzien. Dat is het overigens nooit geweest. Er moeten dus scherpe keuzes worden gemaakt. Wij hebben daarbij gekeken naar kosten en baten en naar de veiligheidswinst. Verder hebben wij bekeken hoe de trajecten bijdragen aan het verbeteren van de Europese ambities, maar wij hebben ook gelet op de keuzes die Duitsland en België maken. Dat laatste is relevant voor het antwoord op de vraag waarom sommige internationale lijnen niet in de eerste tranche zijn opgenomen. Ik kies ervoor om dat niet te negeren. Ik denk dat dat toch belangrijk is. Het traject naar Bad Bentheim is een door mij geliefd traject. Ik reis weleens via dit traject, bijvoorbeeld als ik naar Berlijn ga. Van mij zou het morgen ERTMS mogen hebben, maar in de uitrolstrategie leidt dit traject niet tot een aansluitend grensoverschrijdend traject omdat Duitsland tot 2030 geen voorkeur geeft aan dit traject. Daarnaast hebben wij gezien dat dit traject hoge kosten en maar zeer beperkte baten met zich brengt. De lijn Utrecht-Arnhem scoort weliswaar goed op kosten en baten, maar veel minder op internationale operabiliteit. Dat moet je natuurlijk wel meewegen. Deze lijn staat voor kort na 2028 gepland. Er is gevraagd of dat een beetje kan opschieten; ik zal daar zo nog iets over zeggen. Mocht het nou vlotter gaan, dan zullen wij dat doen. Als er meevallers zijn, kunnen wij die lijn als het ware naar de eerste tranche gaan trekken, maar dat kan ik nu dus niet beloven. Dat zeg ik er maar meteen bij. Het is een mogelijkheid en wij zouden dat ook wel willen, maar het gebeurt alleen maar als het uiteindelijk kan. Door de keuzes die wij nu maken, kunnen wij in principe ongeveer 200 internationale vervoersbewegingen per dag ATB-vrij laten plaatsvinden. Op de lijnen in Gelderland en Overijssel, mijnheer Houwers, gaat het om tientallen internationale vervoersbewegingen per dag. Ik kan het niet mooier maken. Dit is het gewoon. Ik vind ook echt dat wij het zo moeten doen.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Het traject Bad Bentheim is helder. Natuurlijk, als Duitsland dat niet gaat aanleggen, dan heeft het inderdaad niet zoveel zin. Dat is helder. Bij het traject Utrecht-Arnhem spreekt de Staatssecretaris over interoperabiliteit. Het zou niet matchen met Duitsland. Is dat exact hetzelfde? Wanneer gaat Duitsland op haar grondgebied ERTMS realiseren? De ICE's (Intercity Express) rijden eigenlijk al met ERTMS. Die hoeven daar dus niet meer van te worden voorzien, maar welk tijdstip heeft Duitsland dan voor ogen? De Staatssecretaris zegt terecht dat de MKBA (maatschappelijke kosten-batenanalyse) wel positief is.

Staatssecretaris **Dijkema**:

De lijn Utrecht-Arnhem hebben wij niet zover weggeschoven dat die helemaal uit zicht raakt. Wij hebben gezegd dat die lijn in de tranche na 2028 aan bod komt, maar dat wij die indien mogelijk naar voren zullen halen. Deze lijn scoort in het totaal van het verhaal echter minder goed dan een aantal andere lijnen. Mevrouw De Boer heeft bijvoorbeeld naar Haarlem gevraagd. Die doen wij wel; dat zal ik zo verantwoorden. Dat zijn heel precieze keuzes. Die hebben ook te maken met het effect op de lijnen

daaromheen en de toevlucht daarnaartoe. Het is immers geen alleenstaande lijn. Wij kijken natuurlijk ook naar de vervoersbeweging die ernaartoe en ervanaf gaan. In die bredere afweging is voor deze gekozen. Ik denk dat het goed is om te zeggen dat ik er bewust voor heb gekozen om hierop geen invloed te hebben. Soms komt een voorstel langs dat ambtelijk is voorbereid en dan vind ik daar wel wat van, maar dat heb ik hierbij bewust niet gedaan. Als ik daar namelijk in ga shoppen, kan ik niet meer tegen de Kamer zeggen dat zij dat niet mag doen. Dat is dan immers fair. Kennelijk is dit voorstel op basis van heel cleane en deels economische afwegingen gedaan en ik denk dat dat wijs is.

Bij ERTMS streven wij natuurlijk naar interoperabiliteit, veiligheid, capaciteit, snelheid en betrouwbaarheid. Daartussen moet een balans worden gezocht en er moet ook een balans zijn met de internationale doelen. Kijk je naar het verhaal van de balans voor Nederland handelsland, die heel belangrijk is, dan zie je dat wij met het huidige budget voor 2028 de belangrijkste internationale corridors van ERTMS voorzien: de Brabantroute, als omleidingsroute van de Betuweroute, de aansluiting van de Amsterdamse haven op de Betuweroute en de verbinding met België via Kijfhoek en Roosendaal. Daardoor kan uit een heleboel goederentreinen de ATB worden verwijderd. Dat scheelt veel kosten. Als wij het hele pakket inderdaad goed beheersen, dan kan Utrecht-Arnhem ook worden voorzien van ERTMS. Een van de kansen is het verwijderen van ATB-ervanging door het gelijktijdig aanleggen van ERTMS. Dat doet zich bijvoorbeeld voor bij Haarlem. Daar moet dus nu vervangen worden. Anders gaan wij voor een relatief korte periode weer een oud systeem aanleggen. Het is niet zomaar een lijntje; het is wel een ader in het hele hoofdrailsysteem. Dat is dus een belangrijke afweging geweest bij de keuze daarvoor. Over Oldenzaal merk ik op dat wij weliswaar alvast iets kunnen gaan doen, maar dat dit niet zoveel zin heeft als er voor 2030 niks door Duitsland wordt gedaan. Andere lijnen hebben dan meer prioriteit – dat werd ook door de spoorgoederenvervoerders aangegeven – en dan hebben wij ook een lijn die letterlijk doorloopt tot in de buurlanden. Dat lijkt mij toch wel verstandig.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik snap het. Het is volgens mij ook goed om het eerst met de lijn voor Haarlem uit te testen, maar het blijft naar mijn mening een beetje een los lijntje. Ik zeg overigens niet dat die niet moet worden aangelegd. Je kunt inderdaad kiezen voor een volgorde waarin het wordt aangelegd. Ik ga echt voor de inverdieneffecten en niet voor de verdieneffecten. Wij weten nog niet of de lijn Arnhem-Utrecht naar voren kan worden gehaald, maar als het kan, zouden we dat moeten doen. Ik hecht er toch aan dat de internationale corridors een bepaalde voorrang krijgen. In de aanloop naar het definitieve besluit zou je dat nog beter op papier moeten zetten. Het is mij gewoon niet helemaal helder. Ik ben het eens met de Staatssecretaris dat wij niet allemaal politiek moeten gaan shoppen, want dan heeft de een hier een sterkere lobby en de ander daar. Daar ben ik het mee eens. Wij hebben met z'n allen een afwegingskader vastgesteld en daar moeten wij ons aan houden, maar gelet op dat afwegingskader hecht ik toch wel aan de Europese corridors. Ik snap dan niet zo goed hoe het een tegen het ander is afgewogen.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Misschien mag ik toch nog een poging wagen om dat te laten zien. Dit is niet alleen maar beleid; er is over nagedacht. De vervanging van ATB bij Haarlem levert geld op. Dat levert een besparing op en daardoor kunnen we verderop in het ERTMS-programma weer meer aanleggen. Dat is dus een slimme ingreep om later heel veel extra kosten te voorkomen. Dat is een van de argumenten. Mevrouw De Boer wilde uitleg over de internationale corridors en die krijgt zij. Ondanks dat sommige dingen wat meer

vertraging hebben opgelopen, lopen wij in de EU echt nog steeds voorop bij de realisatie van de zogenaamde ERTMS-corridors die per 2020 waren voorzien. De Rhine-Alpineroute, de verbinding van Rotterdam naar Italië, is sinds 2015 gereed. Dat is één. Verder is er de Venlo-Brabanneroute, die wij hebben opgenomen in het huidige uitrolplan. De realisatie daarvan is voorzien voor 2027. Zoals gezegd, is dat een belangrijke omleidingsroute voor de Rhine-Alpine, de Betuweroute. Dan is er nog de North Sea-Mediterranean via Rotterdam-Antwerpen. Dat is de verbinding richting Antwerpen, Basel en Italië. In het uitrolplan wordt die voorzien voor 2024. Dat zijn die belangrijke, grote corridors, die nu wel degelijk in onze planning zitten.

De heer Van Helvert zei dat je de drie mainports als het ware via ERTMS moet verbinden. Rotterdam is via de Betuweroute reeds aangesloten op Duitsland. Wij zetten ook in op Kijfhoek, Roosendaal en België. Amsterdam is in 2029 op de Betuweroute aangesloten en Eindhoven, via Venlo, in 2027. De andere regio die vast een klein beetje verdrietig is, is de regio Vlissingen in Zeeland. Daar zijn echter relatief heel weinig treinen en de kosten zijn dan hoog. Vandaar dat wij die later in de uitrol plannen.

**De voorzitter:**

Dit zegt de Staatssecretaris allemaal in antwoord op de vraag van mevrouw De Boer. Ik zie dat de heer Houwers ook een vraag heeft aan de Staatssecretaris, net zoals de heer Van Helvert.

**De heer Houwers (Houwers):**

Mijn opmerking ligt een beetje in het verlengde van die van mevrouw De Boer. Laat ik beginnen met te zeggen dat ik begrijp dat de Staatssecretaris een zo zakelijk mogelijke afweging wil maken. Ik geloof haar op haar woord als zij zegt dat zij zich daar politiek niet in heeft gemengd. Het bijzondere is alleen dat wij nu eenmaal in een politieke samenstelling zitten. Wij zitten hier niet als spoorwegdeskundigen. Wij kijken hiernaar toch met een licht-politieke bril. Die kun je af en toe proberen af te zetten als je het over spoorveiligheid hebt. Dat doen wij denk ik ook wel, want wij willen allemaal een maximale spoorveiligheid en de centen zo goed mogelijk benutten. Ik denk echter toch dat mevrouw De Boer een punt heeft als zij zegt dat zij het niet helemaal kan vatten. Misschien kan die verklaring nu niet helemaal worden aangeleverd, maar de wegingsfactoren kun je ook nog verschillend inschalen. Bij de aanbesteding van een buslijn, kun je bijvoorbeeld zoveel scoren op punctualiteit en zoveel op dit en zoveel op dat. Is ook hiervoor zo'n weging, zo'n soort matrix, gemaakt? Hoe moet je dat precies wegen? Ik begrijp dat je met een lijn helemaal niks kunt als daar aan de Duitse of Belgische kant niks aan wordt gedaan. Die lijn heeft dan minder prioriteit. Mijn eerste vraag is dus of er inderdaad een soort matrix is, een soort wegingsfactor, waardoor het een zwaarder telt dan het ander.

Mijn tweede vraag gaat over de lijn Utrecht-Arnhem-Zevenaar-Duitsland. Het stukje Utrecht-Arnhem zou best interessant kunnen zijn, want dat bevindt zich op een lijn van Nijmegen naar Alkmaar of zoiets, of naar Den Helder zelfs. Op het spoorwegknooppunt Utrecht heb je zo meteen één stukje lijn zonder ERTMS. Is dat wel zo handig?

**Staatssecretaris Dijkema:**

In de stukken die wij naar de Kamer hebben gestuurd, hebben wij echt helemaal uitgelegd hoe wij dat gewogen hebben. Volgens mij zat daar zelfs een matrix bij. Het was een omvangrijk pakket; ik weet het. Dat is dus echt verantwoord tot en met elke lijn. De heer Houwers vraagt waarom Utrecht-Arnhem zo laat komt. Op zichzelf scoort Utrecht-Arnhem best prima, maar internationaal gezien is de Brabanneroute gewoon belangrijker. Dat geven de spoorgoederenvervoerders ook aan. Ik kan er niks aan doen. Het is niet mijn keuze, maar zij zeggen dat. Utrecht-Arnhem staat gelet op

de verplichtingen die wij verder allemaal hebben, zoals OV SAAL, toch behoorlijk vooraan. Je bekijkt ook wat het effect is van de keuze voor een bepaalde lijn op de lijnen eromheen. Dat is het zogenoemde inktvlek-principe. Niet op de moeilijke plekken beginnen, is inderdaad misschien ook een goede optie. Veel eerder dan dit kan niet. Als je dat nu naar voren trekt, zou ik een aantal trajecten eruit moeten halen die gewoon beter scoren en dat is toch niet fair.

Nogmaals, de mainport Rotterdam, het Havenbedrijf Rotterdam, is blij met deze uitrolstrategie. Amsterdam, OV SAAL, komt inderdaad wat later. Dat komt ook door de verbouwingen aan het station Amsterdam Centraal. Dat wordt nu op zijn vroegst 2026, maar het komt eraan. Brainport Eindhoven – of mainport zo u wilt; ik vind beide prima – wordt natuurlijk ook goed voorzien. Wat wij doen, is in overeenstemming met de internationale ontwikkelingen. Wij overleggen met de buurlanden. Ik heb niet zo veel zin om een lijn aan te leggen die wij misschien wel fantastisch vinden, maar waaraan voorbij de grens tien jaar lang niks wordt gedaan. Ik dacht dat wij eigenlijk een beetje met elkaar hadden afgesproken dat wij dat soort dingetjes niet meer gingen doen. En daar houd ik mij dan aan.

**De voorzitter:**

Ja, mijnheer Houwers, u hoort het de Staatssecretaris zeggen.

**De heer Houwers (Houwers):**

Dat begrijp ik. Daar wil ik mij ook aan houden. Ik kan alleen maar tegen de Staatssecretaris zeggen dat ik mij nog zal verdiepen in de matrixen die wij blijkbaar al hebben, maar die ik nog niet heb gezien. Wellicht raak ik dan overtuigd na deze boodschap van de Staatssecretaris, die mij al begint te overtuigen.

**De voorzitter:**

Ik zie dat de heer Van Helvert nog een vraag heeft aan de Staatssecretaris.

**De heer Van Helvert (CDA):**

Ik merk dat de Staatssecretaris het ook belangrijk vindt dat de drie mainports verbonden zijn. Zij geeft ook aan hoe dat gebeurt. Zelf meende ik te herkennen dat de lijn Schiphol-Rotterdam, anders dan via de hogesnelheidslijn, juist geen directe ERTMS had. De hogesnelheidslijn is er echter alleen voor personenvervoer. Is het niet noodzakelijk om dat ook voor het goederenvervoer te hebben op de gewone lijn? Of is dat niet nodig omdat er al voldoende sporen liggen? Als dat zo is, zouden wij die investering niet moeten doen. Dan kun je dat geld beter uitgeven aan de regio waar de heer Houwers zich altijd zo sterk voor maakt.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Daarop antwoord ik in tweede termijn. Ik heb wel informatie over de verschillende lijnen rondom Schiphol, maar niet over deze.

**De voorzitter:**

Ik zie een heel schema. De heer Van Helvert heeft blijkbaar geen vervolgvraag. Die komt dan in tweede termijn. De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Dan kom ik bij mijn tweede blok, over de technische kant van de zaak. De heer Van Helvert vroeg hoe het nou precies zit met de 250 miljoen. Dit thema was al eerder door de heer Dijkstra aangeboord. Er was altijd al te weinig budget en te veel ambitie. Dat is om te beginnen belangrijk om te weten. Wij hebben die 250 miljoen nu mede op verzoek van deze Kamer ingezet. De Kamer heeft namelijk een motie aangenomen waarin de regering is verzocht om het een en ander op Schiphol Plaza te doen en om

de internationale lijnen te versterken, onder andere via de lijnen in het zuiden van Nederland die naar Duitsland gaan. Daar heeft de heer Van Helvert mij eerder om geprezen.

Tegelijkertijd zijn we met de uitrolstrategie bezig. Wij zeggen niet dat wij een aantal investeringen helemaal niet meer doen, maar wij verschuiven ze als het ware in de tijd. Het goede nieuws is dat het kabinet dit jaar, eigenlijk voor het eerst, definitief heeft besloten dat het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) geen eindtijd meer kent. Wij werkten tot nu toe in een situatie waarin er voor het budget in 2028 eigenlijk een soort sudden death was en dat was het dan, maar nu verlengen wij dat. Daardoor wordt het mogelijk, zo zeg ik tegen de heer Van Helvert, dat een nieuw kabinet voor de periode na 2028 geld over heeft voor het realiseren van dit programma. Dat blijft echter een politieke keuze. Dat doen wij in die tijd. Daar kun je ook mee schuiven. Dat zijn nou politieke keuzes. Die moeten voor een deel aan het volgende kabinet worden overgelaten en dat kan ook. Nu willen wij de genoemde trajecten sowieso voor 2030 doen. Daarbij letten wij op de maatschappelijke kosten en baten. Als wij dat nu doen en daardoor ATB vervangen in plaats van dat wij dat over tien jaar nog een keer moeten doen, dan winnen wij daar in het totaal geld mee waarmee wij meer meters ERTMS kunnen aanleggen. Wij kijken naar wat de buurlanden doen en wij kijken naar de inbreng van de spoorgoederenvervoerders, want hun mening weegt zwaar. Het is immers ook een economische afweging. Zo hebben wij het geprobeerd te doen.

**De voorzitter:**

De Staatssecretaris vervolgt haar betoog.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Hoe zorgen wij voor interoperabiliteit in en met Europa? Mevrouw De Boer en de heer Hoogland hebben daar een paar stevige en terechte dingen over gezegd. Ik vind de interoperabiliteit belangrijk, maar die kunnen wij niet alleen realiseren. De Europese landen moeten daar samen aan werken. De European Railway Agency speelt daarin een heel belangrijk rol. Die moet immers de ERTMS-specificaties vaststellen. Wat je ziet, is dat de nieuwste specificaties van het systeem baseline 3 waarschijnlijk door het programma zullen worden uitgerold. Dat is bijvoorbeeld voor onze Belgische vrienden nu een probleem, want zij zitten voor een deel met baseline 2 en voor baseline 3 is dan gewoon geen ruimte meer. Straks moet dit alsnog geüpgraded worden. Daar heeft men harde lijnen uitgezet: dit kan en dit kan niet. Dit is belangrijk. De European Railway Agency garandeert dan ook dat het materieel dat met de nieuwste specificaties voor baseline 3 gaat rijden, over alle ERTMS-infra in Europa kan rijden. Dat doet de European Railway Agency omdat zij als systeemautoriteit toeziet op de engineering van de toekomstige ERTMS voor de infrastructuur. Zij pakt daarmee, gelukkig, haar regierol op. Op Europees niveau wordt dit dus via die kant georganiseerd. Ik ben het met mevrouw De Boer eens, dat wij dat in Nederland ook eenduidig moeten organiseren. Wij bekijken nu binnen het programma hoe wij dat het beste kunnen doen. Dat zal bij het programmabesluit, eind 2017, aan de Kamer worden voorgelegd. Dit is nu dus onder survey: hoe doe je dat zodanig dat je daar een goed verhaal bij hebt?

Dan ga ik in op de samenhang tussen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, ERTMS en 3kV. Bij alle zijn er voornemens tot investering of onderzoeken.

**Mevrouw De Boer (VVD):**

Het viel mij op dat de Staatssecretaris zei dat het systeem pas bij de uitvoering aan de orde komt. Ik wil niet op haar stoel gaan zitten, maar ik vraag mij af of het wijs is om dat ver voor de uitvoering in het leven te

roepen. Het is wel belangrijk. Wij hechten aan de interoperabiliteit. Je zou dat ook eerder in het leven kunnen roepen, zodat men er niet misschien pas bij de uitvoering achter komt dat het met een aantal specificaties toch niet helemaal goed gaat.

Staatssecretaris **Dijksma**:

Daarover ben ik het met mevrouw De Boer eens. Daarom is het belangrijk dat dit uiterlijk bij het programmabesluit wordt belegd.

De samenhang met een aantal andere programma's is er. Dat heb ik ook bij de begroting uitgebreid aan de Kamer toegezegd. De programma's werken op elkaar in. Daardoor kunnen wij bijvoorbeeld synergiewinst behalen, maar als wij allerlei dingen tegelijkertijd gaan doen, is het ook mogelijk dat wij elkaar hopeloos in de problemen helpen. Volgens mij is eerder gezegd dat de Kamer daar in het tweede kwartaal van 2017 een beeld van krijgt. Bij de begrotingsbehandeling was ik aan het flipfoppen tussen het eerste en het tweede kwartaal, maar het is het tweede kwartaal van 2017. Dat is voor het programmabesluit, dat later volgt. In de tijd klopt het dus nog steeds.

Komt er nog een vervolg op de nationale interoperabiliteit? Ja. In Nederland hebben wij nu verschillende ERTMS-systemen. Er zitten andere versies op de Betuweroute dan op de HSL-Zuid of op de Hanzelijn en dat is op de lange termijn echt niet wenselijk. De heer Hoogland sprak daar ferme woorden over en daar ben ik het mee eens. Ook voor de vervoerders is dat niet goed. Dat moeten wij dus harmoniseren als onderdeel van de uitrol. Dat is gewoon de kern. Anders krijg je problemen met elkaar. De heer Hoogland zei dat ik heb gezegd dat risico's worden verminderd door aansluiting te zoeken bij een bestaande structuur. Hij kreeg echter een beetje de kriebeltjes van dat samenwerken: komt er dan één grote systeemleverancier waardoor wij een enorm probleem hebben als die omvalt? Dat is precies waarom wij daar niet voor kiezen. Als je met meer mensen samenwerkt, moet je dus niet alleen maar op samenwerking gaan drukken, want dan wordt het een soort bezweringsformule en dan krijgt de heer Hoogland gelijk. Dat zul je dus contractueel als eis moeten vastleggen in je systeemkeuze. De European Railway Agency helpt ons daarmee. Als wij namelijk allemaal voor hetzelfde systeem gaan, dan wordt de interoperabiliteit met dat systeem afgedwongen. Dat zullen wij contractueel helemaal gaan dichttimmeren. Door mijn keuze om materieel en infrastructuur gescheiden aan te besteden, kiezen wij voor meerdere leveranciers en sluiten wij aan bij de werkwijze van ProRail. Dan zijn er inderdaad veel partijen die dat werkend systeem samen moeten opleveren. Systeemintegratie is dus de basis van het programma. Gaan we aan de slag met specificatie baseline 3, dan kunnen leveranciers dus geen eigen keuzes maken. Daarmee dwingen wij uniformiteit af. Ik denk dat het model van meerdere financiers een les is uit het rapport van de enquête naar de Fyra. Ook daarin kwam immers naar voren dat je niet afhankelijk moet zijn van één partij, dat je niet te grote contracten moet sluiten en dat je concurrentie moet hebben. Anders hebben wij echt een fors probleem als het bij één partij misgaat.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Dit is volgens mij de kern van de politieke vraag in dezen. Ik heb toch nog een vervolgvraag. Ik snap de redenering, maar je kunt ook andersom redeneren. Je hebt te maken met redelijk grote bedrijven. Ook in China en andere landen gebeurt dit soort dingen. Ik weet overigens niet zeker of het in China gebeurt. Ik ben altijd voorzichtig met namen, maar laat ik een voorbeeld noemen: Siemens. Dat is een groot bedrijf. Dat heeft gigantische opdrachten gekregen op andere plekken in de wereld. Ondanks dat het daarbij om meer kilometers spoor gaat dan wij in Nederland hebben, nemen landen toch het risico om het met één partij te doen. Waarom vindt men die risico's daar wel aanvaardbaar? In welk opzicht is de

situatie daar anders dan in Nederland, waardoor wij zeggen dat wij voor een ander model moeten kiezen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat komt omdat Nederland echt alleen al van West-Europa het drukst bereiden spoor heeft. Wij hebben echt een wirwar aan lijnen. In dat opzicht, spoortechnisch gezien, is Nederland echt een complex land. In een heel groot land met vele kilometers lange lijnen met weinig vertakkingen en weinig verschillende vervoerders, heb je misschien wel minder risico's, alleen al op het gebied van de infrastructuur zelf. Daarom is het voor ons land altijd best ingewikkeld als wij met dit soort zaken aan de slag gaan. Zou je ons hele netwerk van lichtjes voorzien, dan wordt heel Nederland gewoon verlicht. Zo zit het bij ons in elkaar.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik deel die analyse. Die had ikzelf ook nog wel kunnen maken, maar er is wel een vraag die daarop volgt of daaraan voorafgaat; het is maar hoe je daarnaar kijkt. Nederland heeft een complex netwerk en het drukst bereiden spoor. Dat moet blijven functioneren. Je moet ombouwen en er moet heel veel tegelijkertijd gebeuren. Wat zorgt er nou voor dat dit potentieel beter gaat door dit met meer partijen te doen in plaats van met minder partijen? Ik reduceer het even tot een ogenschijnlijk simpele vraag.

Staatssecretaris **Dijkma**:

De afhankelijkheid van die ene partij maakt het gewoon te kwetsbaar. Wij hebben bijvoorbeeld ook naar Denemarken gekeken. Daar is men al verder dan wij zijn. Zij hebben daar goede ervaringen mee. Het sluit ook aan bij de werkwijze die ProRail nu sowieso hanteert. Wij willen in dezen dus niet het wiel opnieuw uitvinden. Wij hebben heel goed bekeken hoe het nu werkt, of het goed werkt en of daar goede ervaringen mee zijn opgedaan. Wij hebben daarbij, als een soort contracheck, ook gekeken naar een land zoals Denemarken, dat al een stukje verder is: levert dat eenzelfde type afweging op? Het antwoord op die vraag is dat we daarvan geleerd hebben. We doen met deze werkwijze ook geen inbreuk op hoe men het bij ProRail doet. Het leek mij ook wijs om dat niet te doen. Kunnen we afscheid nemen van leveranciers die slecht presteren? Daar zal in de contracten inderdaad rekening mee worden gehouden. Daarom komen er bij infrastructuur bijvoorbeeld twee contracten voor systeemleveranciers. Iedere leverancier krijgt eerst een klein stuk. Als hij slecht presteert, kunnen we dan zeggen: jongens, tot ziens. Dat staat er niet hoor, maar dat zeg ik nu en daar komt het wel op neer. Mevrouw De Boer vroeg waarom de kosten van het inbouwen in die locomotieven zo hoog zijn. Kan dat niet tegen lagere kosten gebeuren en kunnen we niet minder afhankelijk worden van één leverancier? Die kosten zullen uiteindelijk van vele zaken afhankelijk zijn. Daarbij speelt een rol de grootte van de vloot die omgebouwd moet worden. Als je immers groot inkoopt, kun je een beetje op de prijs gaan drukken. Zitten er nog garanties op de trein? Zijn er andere contracten? Gaat het alleen om hardware en software? Of gaat het bijvoorbeeld om een veel breder contract waarin je de kosten voor opleiding en toelating meeneemt? We gaan daar nu niet zomaar allerlei bedragen aan hangen. Ik kan nu ook niet zomaar op grond hiervan vergelijkingen maken tussen goederentreinen en passagierstreinen. We hebben alleen gezegd dat we het uitgangspunt willen kiezen om met een zogenaamde «aankoopcentrale» te gaan werken, met meerdere contracten, zodat we de markt maximaal kunnen prikkelen. Dat zegt mevrouw De Boer ook. Er komt dan namelijk marktspanning en daarmee schaalvoordeel. En we hopen dat er daarmee ook een positieve invloed op de prijs komt.

Waarom moeten regionale vervoerders eventueel hun treinen van ERTMS voorzien? Zodra ze een station met ERTMS aandoen, is dat echt nodig en

kan dat niet anders. Daar kan ik niks aan doen en dat is onvermijdelijk. Maar we doen het alleen als het nodig is. Juist een station als Arnhem is ook een knooppunt van heel veel regionale vervoerders. Dat is dus het effect van het systeem.

Waarom moet al het materieel van NS omgebouwd worden? Mevrouw De Boer heeft eigenlijk zelf het antwoord al gegeven op deze vraag van haar. Het moet omgebouwd worden omdat eigenlijk alle treinen van NS in de huidige en toekomstige dienstregeling op een of meer trajecten gaan rijden waar ERTMS wordt aangelegd. Als je specifiek materieel alleen op ERTMS-trajecten laat rijden, wordt de dienstregeling een ongelooflijk ingewikkelde puzzel. Dat zal er ook toe leiden dat reizigers vaker moeten overstappen. Ook zullen treinen bijvoorbeeld vaker moeten keren, terwijl daar op het Nederlandse spoor nauwelijks ruimte voor is. We hadden het verder net al even over fietsparkeren, maar parkeren van treinen is ook een probleem. Dat is een van de zaken waar we nog wat in moeten investeren. Op een gegeven moment hebben we gewoon letterlijk de ruimte niet meer om die treinen te stallen. Dat zijn de problemen waar ik achter de schermen nog weleens tegen aanloop. Daar moeten ik en mijn mensen dan ook een financiële oplossing voor verzinnen. Gebrek aan parkeerplekken voor treinen is niet een heel sexy probleem, maar het moet wel opgelost worden. Als zo'n ingreep bijvoorbeeld nóg meer parkeerplaatsen noodzakelijk maakt, dan spannen wij daarmee het paard achter de wagen.

Houden we rekening met technische ontwikkelingen, met Automatic Train Operation? Tegen de heer Houwers zeg ik dat die ontwikkeling aansluit op de baseline 3-specificaties. Baseline 3 is dus toekomstvast. Uiteindelijk moeten we natuurlijk de definitieve keuze maken bij een programmabesluit.

Dit is het einde van dit wat meer technische, maar ook o zo politieke blok, voorzitter.

**De voorzitter:**

Daarvoor zitten we hier, Staatssecretaris.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Zo is het. Ik zou niet anders willen.

Er is ook gevraagd of we de vervoerders van goederen over het spoor betrekken bij de stuurgroep. Ik ga bekijken of ik die stuurgroep kan verbreden, want ik vind dit een fair punt en ik denk dat dit belangrijk is. Er is een klankbordgroep. Daarin is er natuurlijk de mogelijkheid om mee te praten. Inmiddels is er een vertegenwoordiger van de aannemers als liaison manager binnen het programma werkzaam. En we gaan binnenkort ook vertegenwoordigers van de goederenvervoerders en van de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland (FMN) vragen. Het antwoord op de vraag die werd gesteld is dus: ja, dat moeten we doen.

Ik kom op het laatste blok, over spoorrailveiligheid. De heer Hoogland sprak het meest indringend over het jaarverslag. Daarin wordt inderdaad inzicht gegeven in de ontwikkeling. En daaruit blijkt – dat moet hier ook gezegd worden – dat Nederland een van de best presterende landen in Europa is en blijft. Helaas zien we in 2015 echter wel een stijging ten opzichte van 2014. Er is gevraagd wat de oorzaak daarvan is. Deels komt dat doordat 2014 een uitzonderlijk goed jaar was. Er waren in dat jaar minder incidenten op overwegen. Daarentegen is 2015 gewoon een gemiddeld jaar. Maar ook de registratie is gewijzigd. Sinds 2015 worden namelijk ook schades aan bovenleidingen meegenomen. We hebben dus eigenlijk ook een klein beetje de wijze waarop we registreren aangepast. Dat heeft natuurlijk ook een effect.

Aandacht voor verbetering van de veiligheid blijft nodig. Alle woordvoerders hebben daarover gesproken. Er zijn natuurlijk toch twee heel vervelende ongevallen geweest, waarbij ook doden zijn gevallen. Er was

een ongeval bij Dalfsen en een bij Meteren. Dat betekent dat we op dit terrein gewoon volgende stappen moeten zetten. Zowel de heer Houwers als de heer Hoogland heeft gevraagd naar de verbeterprogramma's voor de bestrijding van het door rood sein rijden. In 2013 waren er 170 van zulke passages, in 2015 waren het er 100. Dat is op zichzelf goed nieuws, maar het zijn er nog steeds veel te veel. Daar moeten we ook wat aan doen. Het is echter wel echt heel lastig om tot een verdere reductie te komen.

Mijnheer Houwers zei: het gaat daarbij waarschijnlijk vaak om menselijke fouten. Dat is waar; dat is gewoon zo. Het heeft ook met bewustwording te maken. Wat doen we daar nu aan? We zijn bezig met het verminderen van de kans op een rood sein. We zijn bezig met het verminderen van de kans op zo'n STS-passage en met het verminderen van de kans op een ongeluk als gevolg van zo'n STS-passage. Daarvoor is er een heel pakket maatregelen. Daarbij moet worden gedacht aan het nóg verder uitrollen van ATB-Vv en aan de implementatie van het waarschuwingssysteem ORBIT. Op dat laatste drukken wij nu erg, want dat moet een keertje komen; ik zeg het nog maar een keer. Daarbij moet ook worden gedacht aan technische zaken als het verzwaren van het remcriterium.

Dat is één kant van het verhaal. Wij blijven daar dus op inzetten. De tweede kant is de suïcideaanpak en -preventie op het spoor. Dat is een van de prioriteiten voor de komende vijf jaar. Dat krijgt ook in onze begroting aandacht. Ik heb ProRail nu gevraagd om samen met de vervoerders een integraal maatregelenprogramma op te stellen. Vorige week heb ik in dit verband van ProRail en NS een voorstel gekregen voor een programma voor de komende vijf jaar. Daarover zullen we in de komende weken ook met de regionale vervoerders spreken. Er moet ook afstemming komen over het budget. Ik zeg alvast dat ik hiervoor dus al wel wat heb gereserveerd, maar er moet natuurlijk ook wel van anderen een bijdrage komen, want zo werken we. We kunnen niet alleen alles dragen, zeg ik alvast maar even als een waarschuwing, over de hoofden van de Kamerleden heen tegen sommigen die misschien meeluisteren.

Waar gaat dit programma zich op richten? Het richt zich op het versterken van preventie om daarmee het aantal suïcides op het spoor verder terug te dringen. Er worden maatregelen genomen, gewoon op de locaties. U moet daarbij denken aan het plaatsen van hekken, van anti-loopmatten, van verlichting. Helaas hebben we ervaring, waardoor we weten wat van invloed kan zijn bij de vraag of iemand voor zo'n plek zou willen kiezen. Er zijn ook acties om de afhandeling van een incident te versnellen. Een van de problemen op dit moment is dat we zaken bij een incident echt goed willen uitzoeken, ook voor nabestaanden. Er is natuurlijk altijd twijfel bij mensen over de vraag of het wel echt suïcide was. Dat is heel pijnlijk, maar het is wel zo. Daarom is er nu heel vaak lang onderzoek nodig. Je zou dat onderzoek kunnen versnellen, bijvoorbeeld met het plaatsen van camera's op treinen. Dan wordt immers duidelijk wat iemand wel of niet zelf heeft gedaan. Dat bekijken we dus allemaal. We werken daaraan met een breed spectrum van mensen. Ik zeg er ook bij dat we dat het liefst zo low key mogelijk doen. Want hoe meer we hierover praten, hoe meer aandacht het krijgt. Dat is niet per se in het belang van het onderwerp. Maar weet dat wij hieraan achter de schermen volop werken. Dat wil ik hier wel een keer gewoon gezegd hebben.

Ik kom op Vierpaardjes. Ja, daar is «ie weer. De heer Hoogland sprak er deze keer over. We hebben onderzoek gedaan naar de voorkeursvariant van de regio en ook naar die van het Rijk. En eerlijk is eerlijk, het blijkt dat onze maatregel niet voldoende verbetering oplevert. De regio heeft onderzoek gedaan naar de oplossing met een tunnel. De situatie in Venlo vraagt om een oplossing; daar zijn we het gewoon over eens. Ik ben op dit moment hierover in overleg met de regio. Een tunnel is niet kosteneffectief. Er zijn andere oplossingen denkbaar die dat wel zijn. Dan is echter wel een forse bijdrage van de regio nodig om het probleem op te lossen.

Wij hebben gezegd: als we voor de voorkeursvariant van de regio gaan, hebben we gewoon validatie nodig op de raming van de kosten. In het Bestuurlijk Overleg MIRT hebben we over het valideren van die kosten ook al afspraken gemaakt. Het is misschien belangrijk om te zeggen dat ik dus bereid ben om bij te dragen aan het realiseren van die voorkeursvariant van de regio, maar dat moeten we doen op basis van de uitkomsten van de validatie. Ik moet dat kunnen verantwoorden. De heer Van Helvert heeft mij nog eens heel langzaam al die overwegen laten oplezen die niet aan de beurt komen als ik té veel geld in die oplossing op dat ene punt steek. Dit is echt een kwestie van goed wegen wat mijn maximale bod kan zijn. Ik heb nu een maximaal bod neergelegd bij de provincie Limburg. Dat betekent dus dat men zelf ook een bijdrage moet leveren. Venlo kan ook een bijdrage leveren. Maar het bod dat er nu ligt, dat is het dan ook. Dat zeg ik ook maar even. Als men daar dus «nee» tegen zegt, dan kan ik er ook niks aan doen. This is it. Maar men kan ook gewoon «ja» zeggen. Dan hebben we het geregeld. Dan is de heer Hoogland blij en dan is Venlo, hoop ik, toch ook blij. En dan ben ik ook blij, want dan hebben we, na een jaar, dat onderwerp gewoon van tafel.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Het is goed dat ook de heer Hoogland vragen stelde over Vierpaardjes. Ik dank de Staatssecretaris voor haar antwoord. We hebben het in het verleden gehad over het aantal treinen dat ook richting Duitsland gaat rijden als het spoor wordt verdubbeld. Wellicht keurt de Bondsdag goed dat dit op kortere termijn gebeurt dan misschien oorspronkelijk het plan was. Dan komen er misschien andere cijfers, en die zouden dus ook binnen kortere tijd aan de orde kunnen zijn. Ik heb toen gevraagd of het gevolgen heeft als we weten dat er eerder meer treinen, en ook meer goederentreinen over dat spoor gaan rijden. We weten ook dat er misschien meer giftreinen door Brabant gaan rijden dan eerder was afgesproken. Komen er daardoor andere normen? En welke gevolgen heeft dit voor de investering, en voor de herkomst van het geld? Welke gevolgen heeft dit verder voor de hoogte van de bijdrage van het Rijk?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik vind het mooi. De heer Van Helvert is een sympathieke en slimme onderhandelaar, maar ik trap er niet in. Het bod dat nu op tafel ligt, is al substantieel, gelet op het totaal van het budget dat ik voor al die problemen bij overwegen beschikbaar heb. Dan moet je inderdaad op een gegeven moment zaken tegen elkaar afwegen. De Kamer heeft mij gezegd: wij willen heel graag die voorkeursvariant in beeld houden. Toen hebben we gezegd: dan moet de regio zelf maar, op grond van onderzoek, aantonen dat dit zo goed is. Men wil daar graag aan vasthouden. Ik vind dat je dan op een gegeven moment elkaar moet willen vinden. We kunnen hier eindeloze discussies over hebben. Ik ben altijd bereid tot enige vorm van flexibiliteit. Anders zouden we in dit land niet tot oplossingen komen. Maar er zijn wel grenzen. Dus de regio gaat ook wel zelf aan die oplossing betalen. Dat kan men ook, want daar heeft men echt wel geld voor. De Venlose gemeenschap kan dat ook. Als iedereen nou een beetje bijlegt en ik doe eigenlijk meer dan ik normaal zou doen, dan komt het goed. Maar ik ga niet mijn hele budget uit het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) in die «vier paarden» stoppen. Dan zou het evenwicht gewoon zoek raken. Dat ga ik dus niet doen. Er ligt nu een bod. Sympathie of geen sympathie, dit is het bod. Als de regio er «ja» tegen zegt, hebben we een deal. En als men «nee» zegt, heeft men daar een probleem.

De heer **Van Helvert** (CDA):

De Staatssecretaris zegt: ik ga er niet heel mijn LVO-budget aan besteden. Dat begrijp ik wel, want anders wordt de lijst die ze al opgenoemd heeft, nóg langer. Maar ik sprak in het eerste deel van mijn interruptie over

nieuwe omstandigheden. Komen er, gezien die nieuwe omstandigheden, niet andere budgetten in zicht dan alleen het LVO-budget? Kan er niet vanuit andere budgetten een bijdrage komen? Dat is mijn procesvraag.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ik begrijp het allemaal. Kijk, met Limburg zit je toch altijd al in een mandje te praten. Dat is gewoon zo. Maar dat mandje wordt niet alleen door mij gevuld. Dat kan ik de heer Van Helvert echt van harte beloven. Hij kan dus het probleem best groter maken, maar dan wordt de bijdrage die de regio moet leveren natuurlijk ook weer groter. Ik word er niet emotioneel van hoor, maar ik denk dat we het gesprek hierover nu gewoon even moeten staken. Echt waar. Mijn mensen, en mijn briljante directeur gaan met de heer Van der Broeck om de tafel zitten. En haar woord is mijn woord, dus dan weet hij dat ook. Zo is het en daar houden we het bij.

**De voorzitter:**

Is het nu gelijkspel, of staken de stemmen?

De Staatssecretaris gaat verder met haar betoog.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Er ligt nog een technisch onderwerp dat heel veel mensen aan het hart gaat. Ik doel op die aantallen wagons met gevaarlijke stoffen die onder andere langs Maastricht rijden. Dat vervoer is natuurlijk verplaatst omdat we elders boven de risicoplafonds zaten, terwijl er op andere plekken wel wat ruimte was. Dit is dus de consequentie van optreden. Optreden betekent dat niet overal alles hetzelfde blijft. Ik hecht er echter aan, te zeggen dat die risicoplafonds zijn vastgesteld op basis van aantallen ketelwagens, bevolkingsdichtheid, karakteristiek van het spoor et cetera. Die risicoberekening is zo ongeveer het meest ingewikkelde stuk wetgeving dat ik tot nu toe in mijn leven ben tegengekomen. De uitkomst daarvan is echt afhankelijk van meerdere factoren. Tegen de heer Van Helvert zeg ik dat het aantal treinen of ritten daarbij niets uitmaakt. De kern is dat we heel goed moeten opletten dat wat er langskomt, blijft vallen onder de eerder afgesproken plafonds. Op dat punt ging het onder andere op de Brabantroute en de Benheimroute heel erg mis. Daarom moesten wij gewoon ingrijpen. Hiermee ben ik door de vragen heen die de Kamer in haar eerste termijn heeft gesteld.

**De voorzitter:**

Zeer zeker. Dat hebben de griffier en ik allemaal keurig afgevinkt. En het klopt precies. Er waren verder ook geen interrupties, dus dat hebt u heel goed gedaan, Staatssecretaris. Mijnheer Dijkstra, u wilt het woord voeren in de tweede termijn. Als woordvoerder of als rapporteur, in welke rol moet ik u zien vandaag? Ik hoor dat het de rol van rapporteur is. Ik hoor ook dat u aan één minuut spreektijd in de tweede termijn voldoende hebt. Het woord is aan de heer Dijkstra.

**De heer Remco Dijkstra (VVD):**

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris en alle medewerkers voor de zeer uitgebreide en zorgvuldige beantwoording. «Zorgvuldig» en «integraal» zijn volgens mij de kernwoorden als het gaat om het tempo, maar ook als het gaat om de financiën en de techniek. Over dat laatste hebben we het vandaag wat minder gehad. Het is dan ook wel aardig om de relatie te leggen naar de wensen van de Kamer. Voor welke lijnen of systemen kiezen we wel of niet? Als we dit wat breder trekken, naar veiligheid op het spoor, raakt het natuurlijk veel meer dossiers. Dan raakt het ook aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en aan wensen die recentelijk in de Kamer en in Kamerdebatten zijn geuit.

Ik heb één vraag. De Staatssecretaris heeft het in haar beantwoording gehad over contractering en de contracteringsstrategie. Ik heb ook de vraag gesteld hoe we ervoor zorgen dat we voldoende kennis hebben. De Staatssecretaris zei: we sluiten niet aan bij de Deense werkwijze, die we wel als voorbeeld nemen. Ze zei: we sluiten liever aan bij wat we gewend zijn te doen. Zij noemde in dat verband specifiek ProRail. Nu weet ik dat er wat wensen zijn, ook bij de Staatssecretaris, om ProRail wat meer in eigen hand te hebben. De vraag is dan toch: geeft dat voldoende vertrouwen? Dat is een vraag die met name Kamerleden kunnen stellen. Gaat dat dan inderdaad wel goed?

**De voorzitter:**

Dank u wel. Wil de Staatssecretaris daar onmiddellijk op reageren?

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ja, dat kan. Bij het ERTMS-dossier hebben wij echt de conclusies van het Fyra-rapport ter harte genomen. Dus nemen we een paar kwesties op in het programma. Het ERTMS-programma is mijn programma. We moeten voorkomen dat we door de expertise in de markt worden overdonderd. Om die reden hebben we de samenwerking gezocht met ProRail, NS en mensen met verstand van de techniek en de markt. De Inspectie Leefomgeving en Transport draait ook met twee mensen mee in het programma. Daarmee zijn we voortdurend aan het investeren in het vergroten van de kennis hierover.

We hebben wel degelijk gekeken naar wat er in Denemarken gebeurt. Ik heb dat net ook tegen de heer Van Helvert gezegd. In Denemarken zijn twee contracten voor systeemleveranciers, maar ook in Denemarken blijft het daar niet bij. Er zijn daar ook nog circa elf contracten die met marktpartijen worden afgesloten, bijvoorbeeld voor aannemers en voor ingenieursdiensten. Eigenlijk zou je kunnen zeggen dat we de situatie in Denemarken juist hebben gebruikt als een spiegel. We hebben bekeken of we dat nou zelf hier ook zo doen. Ja, we doen dat op een vergelijkbare manier. Als je dan ook nog weet dat dat de huidige werkwijze van ProRail al is, dan is dat een soort contracheck. Doen wij het zelf misschien goed? Bevalt ons dat voorlopig? We hebben daar ervaring mee. In een land waar wij vertrouwen in hebben, pakt men de uitrol op een manier aan die deels lijkt op de manier waarop wij het doen. Wij bouwen bovendien bij onze eigen manier ook een soort extra buffer op, met de stuurgroep en de kennis die we daar in huis halen. Dat doen we om onze rol te kunnen spelen in die grillige en soms ook moeilijke markt. We doen dat dus op al die fronten. Daarom heb ik er vertrouwen in dat we zo voor een goede aanpak kiezen.

Ik zeg er ook bij dat dit niet de garantie geeft dat alles op alle fronten altijd helemaal goed zal gaan. Het allerbelangrijkste is dus dat we ons voortdurend afvragen: zijn we scherp genoeg? Dat doen we. Daardoor is er bijvoorbeeld de nieuwe uitrolstrategie gekomen. Zijn we voldoende bezig om ons voor te bereiden op de veranderingen? Hoe zit het met name rondom die technische specificaties? Als we het op die manier samen doen, gaat het volgens mij goed, of zo goed als het kan. En ja, er kan altijd iets ontstaan. Met ICT weet je het nooit. Dat is soms bijna een «Bermuda triangle»; je weet wel wat je erin stopt maar je weet nooit of het er ook weer uit komt. Dus ja, daar moet je heel scherp op blijven. ProRail en mijn departement hebben natuurlijk in het verleden allebei fouten gemaakt. Ik probeer steeds te voorkomen dat we die discussie over ProRail gaan voeren, want ik ga daarover met de heer Van Helvert en anderen nog uitgebreid spreken. Het gaat hierbij over de aansturing tussen het departement en de top van het bedrijf. Wij gaan niet vanuit het departement met onze werkschoenen aan naast de heer Eringa op het spoor

staan. Ik zal dat althans niet doen. De dagelijkse gang van zaken bij ProRail is echt iets van het bedrijf zelf. De expertise moet je ook daar laten.

**De voorzitter:**

Ik zou überhaupt nooit op het spoor gaan staan, Staatssecretaris, maar ernaast. We zijn toegekomen aan de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Elke spreker heeft daarin een paar minuten spreektijd.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter. We hebben net al even een debatje gevoerd over Arnhem, en over wel of niet een internationale corridor. Ik wil bij dezen een VAO aanvragen, want ik wil een aantal dingen in dat verband in een motie benoemen. Ik zal niet de politieke lijnen eruit halen, zoals de Staatssecretaris ook zegt. Maar volgens mij is het goed om, voordat we het programmabesluit nemen, er nog een paar wegingen aan toe te voegen. Want ik zeg nogmaals: ik snap het niet zo goed. Het is een los lijntje. Ik snap best dat je in verdient als het beveiligingssysteem vervangen moet worden. Maar de verdere kostenbesparing begrijp ik niet helemaal. Laten we dus maar een paar dingen benoemen in een motie, zodat het volgend jaar in een programmabesluit gewoon helder is en we die dingen dan kunnen meenemen.

**De voorzitter:**

De heer Hoogland wil mevrouw De Boer interrumpen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Toen ik hier in de Kamer kwam, had ik het besluit genomen om nooit de politieke frase te gebruiken dat een opponent «hom of kuit» moet geven. Ik vind dat echt een verschrikkelijke uitdrukking. Ik zal dat dus niet vragen aan mevrouw De Boer. Ik vraag mij echter wel af wat er volgens haar dan veranderd zou moeten worden aan de richting van het basisscenario waarover we vandaag hebben gesproken. Wat zou er moeten worden vastgelegd? Uiteindelijk is een VAO immers een afronding. We moeten hier dus nog even horen welke lijnen precies verplaatst moeten worden volgens mevrouw De Boer. Welke punten moeten verzet worden?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik wil nog eens goed bekijken hoe het zit met de afwegingen tussen enerzijds het losse lijntje bij Haarlem, en anderzijds een internationale corridor. We zijn het erover eens dat dit een internationaal systeem is. Bij internationaal spoorvervoer valt er wat mij betreft de meeste winst te boeken met inverteffecten. Ik geef de Staatssecretaris overigens volledig gelijk al zij zegt: Bad Bentheim heeft geen zin want Duitsland legt het daar niet aan. Daar zijn we het volstrekt over eens. Ik wil in de motie ook niet vastleggen dat we een keuze gaan maken, maar ik wil wel vastleggen dat we die twee dingen nog één keer tegen elkaar afwegen. Het gaat mij dus om het internationale belang versus het belang van een los lijntje in de regio. Daar komt het eigenlijk op neer. Ik vind dit van belang, want dan hebben we dat gedaan voordat we dat programmabesluit moeten nemen. Daarmee nemen we namelijk echt een ontzettend belangrijk besluit. Als we dat programmabesluit moeten nemen, moeten we dus ook dat soort dingen goed hebben afgewogen. Dan moeten we dat goed hebben uitgesproken en met elkaar hebben doorgespit. Daar hecht ik echt aan.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Eigenlijk is dit een verzoek om nog een keer onderzoek te doen naar wat al benoemd is in naar ik meen hoofdstuk 4 van de uitrolstrategie. Waarom moet dat nog een keer onderzocht worden? Ik kan dat maar op één manier

uitleggen. Ik zeg het wat scherp: als dat nog een keer moet worden onderzocht, zou dat betekenen dat het huiswerk nu niet goed is gedaan door het departement. Op welke punten zit nou nog de twijfel waardoor de VVD zegt: laten we dit nog een keer onderzoeken. Ik wil dit namelijk wel goed begrijpen voordat ik daarin meega. Je moet natuurlijk altijd alle belangen goed afwegen; dat ben ik eens met mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik kan rustig zeggen dat mij niet helder wordt waarom er zo veel inverteffecten zouden zijn bij dat losse lijntje bij Haarlem. Dat wordt mij gewoon niet helder. Er valt een hoop winst te boeken, maar ik weet niet waar die winst zit. Ik snap wel dat het vervangen van het veiligheidssysteem op de rol staat. Maar de rest snap ik niet. Er is een verdieneffect, maar ik heb het ook over het inverdieneffect. Ik heb het over het belang van de aanleg van ERTMS op internationale corridors. De belangrijkste corridors worden overigens voorzien van ERTMS. Dat heeft de Staatssecretaris helder toegezegd en ik ben het ermee eens dat dat gebeurt. Ik wil echter dat punt alleen nog eens even goed bekijken, omdat ik het nu niet begrijp. Ik vind ook dat we die afweging heel goed moeten kunnen maken.

De **voorzitter**:

Mevrouw De Boer vervolgt haar betoog. Houdt u dat kort, mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ja, voorzitter. Ik ben blij dat de Staatssecretaris zegt dat we in die aanbestedingsstrategie goed gaan kijken naar interoperabiliteit, aansluiting trein/spoor en internationaal. Dat is echt heel belangrijk. In de eerste termijn is nog één ding blijven liggen. Verschillende aannemers hebben het erover gehad dat ERTMS-systemen «zo veel als mogelijk» op elkaar moeten aansluiten. Maar volgens mij moeten ze gewoon volledig op elkaar aansluiten. Dat moet volgens mij het criterium zijn bij de aanbestedingsstrategie. Niet zozeer had de Staatssecretaris het tijdens de beantwoording over «zo veel als mogelijk», maar tijdens het rondetafelgesprek had men het daar wel steeds over. Volgens mij moeten die systemen dus gewoon volledig op elkaar aansluiten. In de eerste termijn heb ik de rol van het BIT nog niet genoemd. In de Kamer heeft de tijdelijke commissie ICT-projecten bij de overheid haar werk gedaan. Krijgt het BIT, het Bureau ICT-toetsing, dat uit die commissie is voortgevloeid, nog een rol in dit onderzoek? De governance en het beleggen van de systeemverantwoordelijkheid worden waarschijnlijk meegenomen in de aanbestedingsstrategie en het programmabesluit dat we volgend jaar gaan nemen. Ik ben verder blij dat er eerder in de uitvoering een systeemautoriteit komt. Daarop wordt volgend jaar ook teruggekomen bij het programmabesluit. Verder ...

De **voorzitter**:

Dat was het volgens mij.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik geloof het wel, voorzitter. Ja.

De **voorzitter**:

Die indruk had ik al. Het woord is in de tweede termijn aan de heer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Voorzitter. Ik heb naar aanleiding van de beantwoording van de Staatssecretaris nog twee vragen. De ene gaat over het onderwerp waarover we

liefst zo min mogelijk spreken. Ik heb al gehoord dat in 2012 is onderzocht wat het nut is van het aanbrengen van camera's aan de buitenkant van treinen. Is de kans reëel dat die maatregel wordt doorgevoerd? Volgens mij is dat namelijk een maatregel die redelijk eenvoudig kan worden genomen, maar ik kan dat niet helemaal overzien.

Verder is er één losliggende lijn. Voor de politiek is het toch wel goed als we het volgende even helder krijgen. Er wordt op een gegeven moment een afweging gemaakt. Daarbij gelden vier principes. Het blijkt dat op die lijn naar Haarlem een capaciteitsverhoging wordt geboekt van 280%. Capaciteitsverhoging is een van de criteria die zwaar meetellen. Ik begrijp niet dat er dan nog een nader onderzoek nodig zou zijn. Soms is het goed om je eigen positie te schetsen. Toen ik het kaartje voor het eerst zag, was ik ook verbaasd. Ik dacht: waarom staat dat gekke losliggende lijntje erop? Ik dacht: waarom doen we het anders? Maar in alle stukken wordt wel degelijk beschreven waarom dat zo is. Als je die stukken gelezen hebt, zou je oordeel kunnen zijn dat je het er niet mee eens bent. Maar het lijkt me niet logisch om hierbij om nog een onderzoek te vragen. Het lijkt me goed om daarover nu alvast helder te zijn, in plaats van pas straks in de plenaire zaal. Ik ben er niet voor. Dat zou namelijk betekenen dat je de vier principes waarmee we al jarenlang werken eigenlijk over de schutting gooit. Ik doel op de baten/kosten, veiligheidswinst, vermeden kosten voor vervanging en het voordeel voor internationaal treinverkeer. Ik zou zeggen: kijk daar nog een keer goed naar. Ik begrijp wel dat mevrouw De Boer zich hierover zorgen maakt. Ik snap ook het belang dat ze wil dienen. Maar het moet niet alleen maar een lippendienst aan de regio worden. Dan zeg ik: daar doe ik liever niet aan mee.

**De voorzitter:**

Mevrouw De Boer wil hierop waarschijnlijk wel reageren. Dat is inderdaad het geval.

**Mevrouw De Boer (VVD):**

De regio is volgens mij iets groter. Het gaat volgens mij om de lijn Amsterdam-Düsseldorf. Dat is best een belangrijke lijn. En ja, het is een los lijntje. Die winst zouden we ook kunnen boeken op andere lijnen. Ik zeg nogmaals: ik wil dat dat gewoon iets beter wordt uitgezocht. Dat wil niet zeggen dat ik een volledig onderzoek wil. Maar is de heer Hoogland het misschien met mij eens dat het hierbij vooral gaat om de voorkeur die je geeft voor projecten tot 2028? We zeggen niet zozeer dat Haarlem niet zou moeten, maar we zeggen iets over een voorkeur. Je zegt: wacht even, die lijn is óók belangrijk. Wil de heer Hoogland nu eigenlijk zeggen dat de lijn Amsterdam-Düsseldorf niet belangrijk is? Dat wil ik dan ook wel graag van hem horen.

**De heer Hoogland (PvdA):**

Ik ben altijd heel duidelijk in wat ik wel zeg, maar er zit ook heel veel in wat ik niet zeg. Haarlem is ook bij de beschrijving van Perceel Noord op nummer één gekomen. We hebben het niet over iets wat net boven of onder de zaaglijn valt. We hebben het ook niet over de vraag hoe belangrijk een bepaalde lijn is. We hebben het hier over een lijn die echt loont, waar je mee kunt experimenteren, waarbij je een en ander snel kunt uitvoeren, waarbij je kosten kunt besparen en de capaciteit kunt verhogen. Er worden regelmatig schriftelijke vragen gesteld over die lijn, omdat de capaciteit te laag is. Ik kan mij bij heel veel scenario's indenken dat er wordt gezegd: we moeten nog wat schuiven, want het is net onder of net boven de zaaglijn. Maar bij deze lijn is dat niet het geval.

**Mevrouw De Boer (VVD):**

Nogmaals, deze lijn is hartstikke belangrijk. Vindt de heer Hoogland de lijn Amsterdam-Düsseldorf van veel minder belang of helemaal niet

belangrijk? We hebben het over de voorkeur voor de periode tot 2028 en de volgorde waarin we het gaan uitrollen. We vinden namelijk al die lijnen belangrijk. Het gaat mij ook om de inverteffecten op internationale corridors. Wil de heer Hoogland die zomaar onder het tapijt vegen?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Los van de kwalificaties, vind ik de ene lijn wel belangrijker dan de andere; laat ik daar heel duidelijk over zijn. Dat heeft te maken met de criteria die ten grondslag liggen aan de gemaakte keuzes. Als de criteria niet goed waren, hadden we ze eerder moeten aanpassen, maar nu er een bepaalde prioriteit uit rolt, kies ik – dat zeg ik heel eerlijk – voor de lijnen die bovenaan staan.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Voorzitter, ik heb nog een heel korte vraag.

De **voorzitter**:

Als het een VAO kan voorkomen, sta ik het toe, mevrouw De Boer.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik heb gezegd dat mij niet helder was waaruit de kostenbesparing bestaat. Kan de heer Hoogland mij misschien wel vertellen waaruit de kostenbesparing bestaat op die lijn?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Dan zeg ik: lees hoofdstuk 4 van de strategie. Daar staat het in. Het heeft te maken met de vervangingskosten, met het verhogen van de capaciteit en met de winst van 280%, die dus het grootste is van alle lijnen, op het gebied van capaciteit. Die drie argumenten gelden. Ik kan mij goed voorstellen dat mevrouw De Boer nog meer onderliggende informatie wil en dat zij wil weten hoe je tot zo'n berekening komt en hoe dat cijfer tot stand komt. Ik zou dan zelf een technische briefing aanvragen of om een brief vragen met onderliggende informatie, maar ik zou niet de twijfels vooropstellen door te zeggen dat die informatie niet zou kloppen. Ik ga ervan uit dat datgene wat in de contracteringsstrategie staat klopt, want als we daar niet van uit kunnen gaan, moeten we hier een heel ander debat voeren.

De **voorzitter**:

Ik constateer dat mevrouw De Boer een VAO heeft aangevraagd. De discussie wordt dus verplaatst naar de plenaire zaal. We wachten af wat de stemverhouding van de Tweede Kamer zal zijn naar aanleiding van de motie die zal worden ingediend. Ik neem aan, mijnheer Hoogland, dat u klaar bent met uw bijdrage namens de PvdA. Dan kan ik het woord geven aan de heer Houwers.

De heer **Houwers** (Houwers):

Voorzitter. Mijn bijdrage in tweede termijn zal kort en wellicht krachtig zijn. Ik ben tevreden met de beantwoording van de Staatssecretaris. Ik heb ook de overtuiging dat zij op een juiste zakelijke manier een en ander heeft afgewogen. Wellicht kan extra uitleg over het lijntje van Haarlem helpen, maar volgens mij heeft de Staatssecretaris gezegd dat het ging over de ATB-vervangingskostenbesparing. Wellicht kan dat mevrouw De Boer nog overtuigen. Ik wil ook opkomen voor een regio en voor lijnen, maar ik denk dat mevrouw De Boer met mij van mening is dat het geen zin heeft om een uitspraak van de Kamer te vragen die uiteindelijk niet leidt tot verandering in de besluitvorming. Ik zie op dit punt geen verandering komen.

Bij aanvang van dit debat en naar aanleiding van de stukken had ik een aantal vragen, maar die zijn door de Staatssecretaris beantwoord. Wat mij betreft is daarmee de zaak afgehandeld.

Ik steun de opmerking van de heer Hoogland over de camera's op treinen. Wellicht kan daar nog iets mee gedaan worden. Ik ga ervan uit dat de camerabeelden maar een heel korte periode worden bewaard en alleen worden benut als er een incident is geweest.

**De heer Van Helvert (CDA):**

Voorzitter. Ik heb nog opmerkingen over drie onderwerpen. Allereerst kom ik nog heel even op de vier fases, waarover we een mooie discussie hebben gevoerd. De Staatssecretaris zegt iets over kosteneffectiviteit. Daarbij gaat het om de vraag of iets wel of niet kosteneffectief is. Uit het onderzoek dat op dit punt is gedaan, blijkt dat het voorstel van het Rijk nul tot bijna geen effect heeft, terwijl de nieuwe variant wel effect heeft. Als je gaat investeren in de variant van het Rijk, steek je 15 miljoen in iets wat geen effect heeft. Dat zou dus echt niet kosteneffectief zijn. Het is duidelijk dat de nieuwe variant wel kosteneffectief is. Wat betreft de kostenverdeling zegt de Staatssecretaris steeds dat ze zelf ook moeten betalen. Ten eerste hebben de regio en de gemeente heel duidelijk gezegd dat ze daartoe bereid zijn. Ten tweede – dat is in dit huis ook niet onbelangrijk – is op dit punt een motie aangenomen van mevrouw De Boer, die heeft gezegd dat het fiftyfifty dient te worden. Volgens mij is daar geen discussie over. Maar het is wel goed om te horen dat de Staatssecretaris via een van haar directeuren contact zal hebben met de regio. Dat is altijd verstandig.

Ten tweede kom ik op de driehoek. De Staatssecretaris zou in tweede termijn nog een vraag van mij daarover beantwoorden. Als het nodig is, moet ik daarover nog een interruptie plegen.

Ten derde kom ik op Maastricht. Ik begrijp dat het een heel moeilijke module is. Daarbij gaat het om de vraag hoe je komt tot een risicoberekening. Als op meerdere momenten iets gevaarlijks langsrijdt, telt dat niet mee in die module. Dat vind ik wel apart. Je hebt immers meerdere kansen dat er iets misgaat. Het wordt niet een-op-een zwaar meegewogen. Het wordt zelfs helemaal niet meegewogen. Dat vind ik wel heel apart. Maar goed, ik ben niet zo'n bètaman, dus ik zal mij er verder niet aan wagen. Ik vind het wel heel opmerkelijk. Misschien kan de Staatssecretaris hierop reflecteren.

**De voorzitter:**

Ik dank de woordvoerders voor hun bijdrage in tweede termijn. Ik neem aan dat de Staatssecretaris onmiddellijk door kan gaan met de beantwoording van de vragen.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Voorzitter. We bewaren het VAO even voor het laatst.

Allereerst kom ik op de vragen van mevrouw De Boer over het volledig aansluiten. Marktpartijen hebben kennelijk tijdens de hoorzitting gezegd: zo veel mogelijk. Maar ik ben het met mevrouw De Boer eens dat het gaat om het volledig aansluiten. Als je vanuit baseline 3 werkt, is dat vanuit het systeem al geregeld.

Er is ook gevraagd wanneer het Bureau ICT-toetsing voor het eerst een toets mag doen. Er is op dit moment overleg met het BIT. De toets van het BIT maakt deel uit van een reeks toetsen en audits. Die moeten allemaal heel goed worden benut. Dat moet dan in de juiste volgorde en in de juiste context gebeuren. Daarbij is de audit van het BIT de laatste en misschien wel de belangrijkste in de rij. Die toets wordt in de loop van volgend jaar uitgevoerd. Ondertussen kijkt een team van onafhankelijke toetsers voortdurend mee met het programma. Aspecten als ICT, systeemintegratie en de eigenstandige controlfunctie krijgen daarbij extra

aandacht. Dat past ook. Ik kijk even naar onze rapporteur, die in het bijzonder zeer wordt gewaardeerd bij het hele idee van een «groot project»-status. ERTMS is immers een groot project. Dit alles is erop gericht om de kwaliteit van alle besluitvorming rondom het programma te waarborgen.

De camera's op de buitenkant van de treinen zijn er voor een deel al. Ze zitten op Arrivatreinen en ze komen ook op de FLIRT's (Flinker Lichter Innovativer Regional-Triebzug) van NS, die eind 2016 zullen rijden. Ik ben onlangs in de werkplaats geweest en daar heb ik zo'n prachtige FLIRT van binnen gezien. Het is echt een verleiding. Daar zit bijvoorbeeld ook al een camera op. We kunnen het gebruik van die camera's dus steeds meer uitrollen. Dat is een effectieve maatregel. Daar kun je ook een aantal zaken mee voorkomen.

De heer Van Helvert had nog een antwoord van mij tegoed op de vraag die hij in eerste termijn stelde over Schiphol-Rotterdam. Waarom valt die lijn erbuiten? Het goederenvervoer gaat niet of nauwelijks over die lijn. Schiphol-Rotterdam is dus geen internationale goederencorridor. Het personenvervoer gaat voor een belangrijk deel over de hsl. Daar ligt al ERTMS. De oude lijn is feitelijk een omleidingsroute. Het aantal treinen valt mee. Ook op dit punt is een afweging gemaakt, waarbij het ging om de vergelijking met de Brabanneroute als omleiding voor de Betuweroute, die wordt gebruikt voor goederen. Wij zetten eerst in op andere trajecten, ook omdat de beveiliging bij Rotterdam rond 2020–2023 wordt vervangen. Het zou zonde zijn om daar heel snel ERTMS aan te leggen. Qua volgorde komt het beter uit om dat later te doen. De vraag was of we een aantal zaken eerder gaan doen. Soms, als een project heel erg complex is, moet je dat gewoon niet doen.

Ik kom op de geliefde «vier paarden», oftewel Vierpaardjes. Is de tunnel wel kosteneffectief? Nee, want de tunnel is te duur. Wij leveren een kosteneffectieve bijdrage om een deal te bereiken. Het gaat overigens om 10% van het totale budget voor het LVO. De leden moeten zich realiseren dat het hierbij gaat om één overweg. Het gaat dus om een fors deel. Het eindbod is echt het eindbod. Op een gegeven moment moet iedereen een keer water bij de wijn doen. Ik ben bereid dat te doen, want ik heb ook vernomen wat over onze variant is gezegd en ik leg mij daarbij neer. Ik vind het ook geen enkel probleem, maar op een gegeven moment moet het klaar zijn. Wij zijn in goed overleg met de gedeputeerde. Hij is heel erg goed in staat om al zijn eieren in één mandje te stoppen. Soms wip ik er ook een paar uit; zo werkt dat dan. Maar er ligt een eindbod. Dit is het. Verder kan ik niet gaan, want het geld groeit mij niet op de rug. Volgens mij komen wij een heel eind tegemoet aan wat de Kamer wil.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Dit was het «respijtonderwerp», waarbij ik net mijn eigen handschrift niet kon lezen. De vraag die ik nu wil stellen, heeft te maken met de schriftelijke vragen die wij gesteld hebben. Het gaat dan over een ander onderwerp, namelijk de spoorveiligheid in het Noorden en een incident bij Arriva. Wij hebben de antwoorden op onze schriftelijke vragen ontvangen, en daaruit blijkt dat de ILT een onderzoek is begonnen. Ik vind dat je niet moet marchanderen met deze onderwerpen, omdat er veel gevoelens omheen spelen in het Noorden. Is het gebruikelijk dat de ILT hiernaar onderzoek doet? De ILT doet op dit moment ook onderzoek naar het inzetten van flexwerkers op de treinen in het Noorden. Is dat gebruikelijk of niet? Waarom doet de ILT daar onderzoek naar? In hoeverre is het mogelijk om ons op de hoogte te houden van die onderzoeken? Ik kan mij voorstellen dat deze vragen niet direct te beantwoorden zijn, maar wij hebben niet zo vaak dit soort overleggen over veiligheid. We kunnen weer schriftelijke vragen indienen et cetera. Ik zou anders graag een brief ontvangen waarin antwoord wordt gegeven op de vraag waarom het

traject er zo uitziet, hoe het verder loopt, of het regulier is en of er acute zorgen zijn of niet.

**De voorzitter:**

Staatssecretaris, dat is een vraag tussendoor.

Staatssecretaris **Dijkma:**

Er komt een brief. Ik denk dat het het verstandigste is als we hier een brief over sturen.

**De voorzitter:**

Er wordt dus een brief geschreven op basis van de Kamervragen die de PvdA heeft gesteld.

Staatssecretaris **Dijkma:**

Dan kom ik op Haarlem. Ik ben er inderdaad niet voor om een lijn waar wij om een heleboel belangrijke redenen bewust mee willen beginnen, eruit te halen, ten gunste van een lijn waarvan wij weten dat die niet in de eerste tranche moet, gelet op de maatschappelijke kosten en baten en wat over de grens heen gebeurt. Ik ben er ook niet voor om die suggestie te doen om iedereen te plezieren. Bij Haarlem hebben we een keuze gemaakt. We hebben namelijk gezegd: wij moeten ergens beginnen; dat hoeft niet te moeilijk te zijn en niet te makkelijk. De heer Hoogland heeft het perfect weergegeven. Ik zou het bijna niet beter kunnen formuleren dan hij. Je wilt het in de buurt van Amsterdam hebben, want je wilt de uitrol van de Amsterdam-Betuweroute als het ware ook beïnvloeden. Dat gaat via de zogenaamde inktvlekaanpak TEN-T 2020. Haarlem is perfect omdat daar anders een nieuw duur beveiligingssysteem moet worden neergelegd. Ik wil het best nazoeken, maar ik heb nu niet bij de hand hoeveel miljoenen het zou opleveren. Als we het nu door ATB vervangen in plaats van door ERTMS, dan snijden we onszelf financieel in de vingers. Dat levert minder winst op, terwijl we dat geld later in het programma kunnen gebruiken. Haarlem heeft geen PHS-werkzaamheden, geen regionale ATB-NG (Automatische Trein Beïnvloeding Nieuwe Generatie), geen groot emplacement en geen grote verkeersleiding, want die mensen moeten nog opgeleid worden. Dat gaat tegelijk met de mensen voor het traject Kijfhoek-Roosendaal gebeuren. Er rijden niet te veel machinisten op dat traject, want zij moeten ook allemaal opgeleid worden. Dat kost tijd. Er is niet veel verkeer dat wordt verstoord als iets misgaat. Het is ook een soort try-out.

We hebben wel een heel hoge kosten-batenratio. Die is ook door de heer Hoogland genoemd. Er is, zoals al is gezegd, de bestaande vervangingsopgave. Er is complexe infra. We hebben daarmee navenant meer veiligheidswinst. Ook omdat wij een aantal verplichtingen hebben in het internationale verhaal, moesten wij iets kiezen wat in de buurt van Amsterdam ligt. Gelet op de maatschappelijke kosten en baten en gelet op het feit dat we ergens goed moeten beginnen, namelijk bij een plek die in TEN-T is aangewezen als een eerste tranche die moet worden opgepakt, hebben we een heleboel goede argumenten om het zo te doen. Mevrouw De Boer gaat dwars door die hele, zorgvuldig opgebouwde aanpak om zo'n eerste tranche uit te rollen heen als zij nu zegt: dat wil ik niet; wij halen Arnhem naar voren, want dat wil ik bevoordelen en dan gaat Haarlem maar onder de lijn vallen. Zij maakt daarmee de start die om allerlei inhoudelijke redenen voorzien is, onmogelijk ten faveure van een lijn waarvan ik al gezegd heb: als het lukt en wij het een beetje goed met elkaar doen, dan trekken wij hem nog in die tranche; als het niet lukt, komt hij als eerste net daarna. Sorry, maar wat zijn wij dan aan het doen? Ik snap het niet.

Mevrouw De Boer mag mij daar in een VAO nog helemaal over uitwonen, maar dan ga ik in groot verzet, niet omdat ik niet van het oosten van het

land houd – ik woon er; daar heeft het allemaal niks mee te maken – maar omdat je op een gegeven moment ook naar je mensen moet luisteren. Mijn mensen die met het spoorgoederenvervoer bezig zijn en die helemaal bekeken hebben hoe wij dat strategisch-inhoudelijk, kostenbatentechnisch, goed doen zeggen: alles afwegende is dit de verstandige route. Wij vermijden hiermee tussen de 30 miljoen en 35 miljoen aan investering voor een nieuw ATB-systeem.

Dit is het. Dit blijft mijn verhaal. Als mevrouw De Boer echt vindt dat het anders moet, dan moet zij een motie indienen maar ook scherp zijn en zeggen: Haarlem eruit, Arnhem erin. Dan zijn ze in Arnhem ongetwijfeld allemaal in juichstemming, maar zij grijpt dan echt in in een strategisch opgebouwde uitrol. Die verantwoordelijkheid neemt zij dan ook. Dan gaat het dus anders. Alles mag, maar het is heel onverstandig.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

De kern van mijn kritiek was dat ik het gewoon niet zo goed begreep. Ik begrijp dat van dat ene losse lijntje gewoon niet, terwijl je internationale corridors hebt. Je probeert Duitsland en Nederland met elkaar te verbinden. Daar rijden treinen over die al ERTMS hebben. Daar zit mijn twijfel enigszins in. Ik vind dat wij dat hier vandaag met elkaar kunnen bespreken. Anders hoeven wij het debat helemaal niet meer met elkaar aan te gaan. Dan heeft het geen zin om hier met elkaar te gaan zitten. Wij moeten dat dus kunnen wisselen. Ik vind ook dat wij geen verschil van mening zouden hoeven te hebben over het feit dat die lijnen allemaal moeten, want die zitten allemaal in die voorkeursbeslissing, maar het gaat om welke uitrol en welke volgorde je kiest. Wij verschillen daarover helemaal niet van mening, maar ik geef gewoon mijn twijfel daarbij aan. Ik snap de verdieneffecten ook. Ik begreep de kostenbesparing niet helemaal, zeg ik eerlijk, maar er zijn ook inverdieneffecten als het gaat om internationale corridors. Daar wilde ik de nadruk op leggen. Misschien kan de Staatssecretaris toezeggen dat zij daar voor die programmabeslissing nog wat dieper op ingaat. Ik hoor haar toezegging om deze er als eerste in te trekken als er ruimte is in de uitrolstrategie tot 2028. Dan vind ik het niet zo vreemd dat ik het hier aan de orde stel als dat nu al duidelijk is. Dan denk ik: goh, dan ligt er een duidelijke toezegging. Ik zou graag willen dat de Staatssecretaris hier voor de programmabeslissing nog eens op inzoomt. Dan maken wij daar een afspraak over en is een VAO niet nodig.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik wil de Kamer altijd graag tegemoetkomen, maar als ik dat nu doe, creëer ik onduidelijkheid, want dan zoomen wij weer eens in op dingen en kunnen dingen misschien weer veranderen. Maar ik wil juist duidelijkheid voor het programma. Ik wil weten waar ik aan toe ben. Ik wil nu van de Kamer horen of zij het acceptabel vindt dat wij het in deze volgorde gaan doen of niet. Daar zijn argumenten voor. Mevrouw De Boer heeft volkomen gelijk dat zij mij daarop beproeft en vraagt of daar wel verstandig over is nagedacht. Mijn antwoord daarop is ja. Daarvoor heb ik een heleboel redenen gegeven. Die hebben te maken met de maatschappelijke kosten en baten maar ook met de vraag hoe je op een zorgvuldige manier begint met de uitrol van zo'n complex verhaal. Dan moet je een behapbare eerste hap nemen. Dat is heel belangrijk. Er is heel goed nagedacht over vragen als hoeveel machinisten wij dan moeten opleiden, of wij dat in samenhang kunnen doen, of wij heel veel risico's hebben op die lijn en of wij een enorm probleem veroorzaken als het helemaal mis mocht gaan. Zit er een inhoudelijke logica in ten opzichte van onze TEN-T-verplichtingen? Ja, die zit erin, want hij heeft een samenhang met Amsterdam en de aansluiting op de Betuweroute.

Van al die facetten is beoordeeld waarom dit zo zou moeten. Dat is in alle stukken uitgebreid neergeschreven. Wel zijn wij de Kamer tegemoetgekomen door te zeggen: als het mogelijk is en financieel meevalt, dan

trekken wij de lijn waar mevrouw De Boer met hartstocht voor pleit, binnen de eerste tranche. Die hebben wij zelf ook al met een sterretje bovenaan gezet. Wij hebben niet gezegd: dat wordt sint-juttemis. Dat lijkt mij ook weer fair. Wij hebben gezegd: als het kan en allemaal financieel meevalt, trekken wij hem in de tranche voor 2028. Anders is het de eerste in de lijn voor meteen daarna. Aangezien de Minister en ik samen hebben geregeld dat die middelen niet opdrogen en er nu dus een bestendig programma gemaakt kan worden, kan de Kamer in alle wijsheid – dat zou ik van harte aanbevelen – beslissen om door te gaan met ERTMS én wie er vervolgens als eerste in de lijn komt. Zo zou ik het willen zien. Het verzoek om er nog een keer zorgvuldig naar te kijken, suggereert toch dat wij dat nu niet gedaan hebben, maar dat hebben wij wel gedaan. Alleen is het een uitkomst waar mevrouw De Boer misschien niet in alle gevallen even blij mee is, maar het is wel een uitkomst. Die is ook zorgvuldig genomen.

**De voorzitter:**

Mevrouw De Boer, kort, want er is al enorm veel over gewisseld.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Dat laatste hoort de Staatssecretaris mij ook niet zeggen. Ik hecht eraan dat wij vandaag het debat voeren. De uitrolstrategie ligt ter bespreking voor, dus wij bespreken haar. Eén lijn staat op de nominatie om er als eerste bijgetrokken te worden; dat is deze. Ik benoem de inverdieneffecten daarvan. Die zijn er voor ons; het gaat om een internationale corridor. En verschillen de inverdieneffecten nou zo veel van de verdieneffecten van de lijn naar Haarlem? Maar ik proef zo veel weerstand om dat nader te onderzoeken dat het totaal geen zin heeft om een motie in te dienen, dus ik trek bij dezen het VAO in. Dat heeft dan kennelijk helemaal geen zin, maar ik hecht er wel aan dat wij er volgend jaar op terugkomen. Los van de vraag of de Staatssecretaris daar nog ietsje op in wil zoomen of niet, denk ik dat wij het uiteindelijk helemaal niet oneens zijn. Alleen, mijn fractie kijkt specifiek naar die internationale corridors.

**De heer Houwers** (Houwers):

Voorzitter, ...

**De voorzitter:**

U reageert nu op een vraag van mevrouw De Boer aan de Staatssecretaris. Dat is niet de bedoeling in een dergelijk debat. Dus ik wil eerst de Staatssecretaris een reactie laten geven. Als u dan een vraag hebt aan de Staatssecretaris, mijnheer Houwers, dan kan dat.

**Staatssecretaris Dijkma:**

Ik had niet de indruk dat er in de opmerkingen van mevrouw De Boer nog een vraag zat.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik kom nog even schriftelijk terug op de vraag of ik een VAO wil of niet.

**De voorzitter:**

Daar komt u op terug? U trok het zonet in!

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik trok het in, maar er komt geen antwoord, dus dan kom ik er nog even op terug.

**De voorzitter:**

Ho eens even. Als u een vraag stelt en de Staatssecretaris in de veronderstelling is dat dat niet zo is, dan hebben wij een probleem. Als u nou een

vraagteken achter uw opmerking plaatst, dan kan de Staatssecretaris reageren. Zo werkt het. Kortom, kunt u nog één keer bondig uw vraag aan de Staatssecretaris formuleren?

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Laat ik dan een reactie vragen op hetgeen ik net gezegd heb.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik heb net geprobeerd het uit te leggen. De kosten die wij zouden moeten maken om nu een gloednieuw beveiligingssysteem aan te leggen, liggen tussen de 30 en 35 miljoen. Dat is dus een inverdieneffect, zou je kunnen zeggen, op het moment dat je dat niet hoeft te doen als je het in één keer via ERTMS doet. Ook zijn er inhoudelijk heel veel redenen om hier te beginnen. De heer Hoogland noemde daar cijfers bij. Wij hebben al die lijnen langs meerdere criteria gewogen. Wat levert het internationaal op? Wat zijn de kosten en de baten? Hoe zit het met goederenvervoer? Et cetera, et cetera. Deze lijn scoort daar heel erg goed op en hij is in zijn eenvoud ook een heel mooie stap om mee te beginnen. Hij scoort beter dan de lijn die nu niet in de eerste tranche zit. Al die andere lijnen in de eerste tranche scoren ook beter dan de lijn die nu niet in de eerste tranche zit. Omdat wij ook het belang zien van die internationale verbinding willen wij haar vervolgens wel zo snel mogelijk aanleggen. Daarom hebben wij een statusquopositie voor de lijn richting Arnhem gereserveerd en gezegd: als het maar even kan, dan trekken wij hem er nog in. Maar als dat financieel niet kan – daar moeten wij realistisch in zijn – dan komt hij wat ons betreft meteen in de tranche daarna. Als hij nou ergens als tweede had gestaan en eruit zou vallen, dan begreep ik deze discussie, maar die lijn naar Haarlem scoort gewoon heel erg goed op al die punten. Wij hebben ook iets behapbaars nodig om mee te beginnen. Die uitrolstrategie is een soort weefgetouw, waar je niet zomaar iets uit kunt halen. Dat zit allemaal heel goed in elkaar. Als je daar één draad uittrekt, dan dondert het zaakje, voor je het weet, om. Dat is onverstandig. Maar dat is uiteindelijk altijd aan de Kamer. Vandaar dat ik het zo wilde zeggen. Het is goed dat mevrouw De Boer helemaal probeert uit te spinnen hoe het precies zit, maar dit zijn al die afwegingen. Ik heb zelf gemeend om daar niet op te interveniëren toen mij dat werd voorgelegd.

De **voorzitter**:

Helder. Mevrouw De Boer, u zei zonet dat u het VAO introk. U heroverweegt dat nu.

Mevrouw **De Boer** (VVD):

Ik overleg even. Ik kom daar zo snel mogelijk via de mail op terug.

De **voorzitter**:

Dat is prima. Dan doen wij dat op die manier. Volgens mij ligt er nog een vraag van de heer Hoogland.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, ik had al een brief toegezegd over de roodseinpassage door Arriva, het incident bij Uithuizermeeden. Dat is aanleiding voor ILT geweest om onderzoek te doen en een en ander ook breder te kijken. Daar kunnen wij op dit moment nog geen conclusies aan verbinden. De resultaten en de follow-up zal ik begin volgend jaar delen met de Kamer. Als dat mag, neem ik in de brief dan nog de vragen van de heer Hoogland mee.

De **voorzitter**:

Dan kom ik tot de conclusie dat de Staatssecretaris alle vragen in tweede termijn heeft beantwoord. Zij doet één toezegging.

- De Staatssecretaris stuurt de Kamer een brief naar aanleiding van de vraag van de heer Hoogland over het ILT-onderzoek naar het Arriva-incident in Noord-Nederland. Die zou voor de zomer naar de Kamer worden gestuurd. Zo hebben wij dat hier afgesproken.

Staatssecretaris **Dijkma**:

In het voorjaar.

De **voorzitter**:

Excuses, in het voorjaar. Nog mooier.

Mevrouw De Boer overweegt nog een VAO aan te vragen. Dat zullen wij dan merken.

Ik dank de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu voor haar komst, de ambtelijke vertegenwoordiging die zij met haar meebracht, de mensen op de publieke tribune, de bodes, de stenograaf en natuurlijk onze zeer gewaardeerde woordvoerders en de griffier.

Sluiting 12.28 uur.