

Vergaderjaar 2016–2017

33 652

Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 58

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 27 juli 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 5 juli 2017 overleg gevoerd met mevrouw Dijkema, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 28 november 2016 met een afschrift van de antwoordbrief aan de provincie Gelderland inzake de ERTMS-uitrolstrategie (Kamerstuk 33 652, nr. 51);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 13 januari 2017 over extra budget voor de aanpak van niet-actief beveiligde overwegen (Kamerstuk 29 893, nr. 209);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 december 2016 met een oplossing voor de overweg Voslaan te Winsum en de aanpak van de overige niet-actief beveiligde overwegen (Kamerstuk 29 893, nr. 208);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 20 maart 2017 met de reactie op het OVV-rapport Dalfsen en de aanscherping van het overwegenbeleid (Kamerstuk 29 893, nr. 211);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 februari 2017 over de registratie van gevaarlijke stoffen op het spoor (Kamerstuk 30 373, nr. 65);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 9 mei 2017 met de zesde voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 52);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 27 juni 2017 met de beantwoording van vragen van de commissie over de zesde voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 54);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 mei 2017 over een nieuw programma Suïcidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor (Kamerstuk 29 893, nr. 212);**

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 juni 2017 met het verslag Basisnet 2016 (Kamerstuk 30 373, nr. 66);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 juni 2017 over de monitoring van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad Voor Veiligheid inzake het onderzoek Dalfsen (Kamerstuk 29 893, nr. 214);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 29 juni 2017 met het verkennend onderzoek van de ILT naar de aanneming, opleiding en begeleiding van machinisten van Arriva (Kamerstuk 29 893, nr. 213).**

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

De fungerend voorzitter van de commissie,
Van Veldhoven

De griffier van de commissie,
Tjindink

Voorzitter: Remco Dijkstra
Griffier: Israel

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Aalst, Remco Dijkstra, Jetten, Kröger, Laçin, Von Martels en Middendorp,

en mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu.

Aanvang 17.01 uur.

De voorzitter:

Ik heet de Staatssecretaris, haar ambtelijke ondersteuning, de gasten en de collega-Kamerleden van harte welkom. We zijn hier bijeen voor een algemeen overleg over spoorveiligheid en ERTMS (European Rail Traffic Management System). We hebben tot maximaal 19.00 uur vanavond. We spreken vandaag met de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Dijkma.

We beginnen vandaag als volgt. Als rapporteur ERTMS zal ik eerst zelf een bijdrage leveren en een aantal vragen stellen aan de Staatssecretaris. Daarop zal zij vervolgens reageren. Daarna gaan we verder met de bijdragen van de Kamerleden, die elk drie minuten spreektijd per fractie hebben.

Ik begin dus als rapporteur. Ik zal mezelf niet interrumpen, dus ik houd de voorzittershamer even zelf en ik spreek mezelf aan.

Voorzitter. De zesde voortgangsrapportage van het groot project ERTMS ligt voor ons. Dat gaat over de tijdvakken Q3 en Q4 van 2016. We worden geïnformeerd over de ontwikkelingen binnen en rondom het programma ERTMS: de scope, oftewel de omvang, de planning, het risicomanagement en de financiën.

Ik ga eerst in de op de planning. Het kabinet nam in april 2014 een voorkeursbeslissing voor ERTMS. De beslissing voor de realisatie van dit systeem op het Nederlandse spoor werd voor de tweede helft van 2017 gepland. Nu laat het kabinet dit echter over aan zijn opvolger. Bijna vier jaar later, in maart 2018, komt de Kamer vervolgens weer in beeld, zo bleek uit de technische briefing. Komt deze vertraging doordat de programmabeslissing gewoon meer tijd vergde? Of is dit wellicht een bewuste vertraging vanwege de komst van een nieuw kabinet? Dat zou ik overigens goed kunnen begrijpen. Of komt de vertraging door uitstel van de beslissingen over de uitrol in andere lidstaten? Of is het een combinatie van deze drie factoren? Graag krijg ik een reactie van de Staatssecretaris hierop.

Aangegeven is dat de toetsing door het Bureau ICT-toetsing, een instituut dat we in het leven hebben geroepen en dat de Kamer kan helpen, pas na het oordeel van de chief information officer kan plaatsvinden, dus volgtijdelijk. Dat kost ook weer tijd. Welke maatregelen worden genomen om verdere vertraging op dit vlak zo veel mogelijk te vermijden? Verder zou ik graag weten wat de gevolgen voor de Europese verplichtingen en voor de afspraken met België zijn als de beslissing pas begin 2018 wordt genomen. En in hoeverre kunnen we volstaan met minder automatische treinbeïnvloeding? Kan de Staatssecretaris bij vertraging in het vervolg melden wat die betekent voor omvang, scope, planning en budgetswijzigingen voor de gehele looptijd van het project ERTMS?

Ik heb ook een vraag over de kosten. Ik lees in de stukken dat er een begrotingsmutatie van 80 miljoen euro heeft plaatsgevonden. Kan de Staatssecretaris die toelichten? Waaraan wordt het geld besteed? Is het een kasschuif binnen het bestaande budget, zoals wij die ook gewend zijn bij andere ministeries? Of gaat het hier om extra budget? Kan de Staatssecretaris ingaan op de aanbeveling van de Rijksauditedienst om voortaan een top vijf van risico's op het gebied van tijd en geld op te nemen in zowel de planningsuitwerking als de realisatiefase?

Over de uitrol het volgende. Uit de verordening voor ERTMS van de Europese Commissie die ik heb gezien, staat dat er tot 2023 geen enkele corridor is opgenomen. De Staatssecretaris stelt in haar antwoorden dat het eigenlijk alleen maar gaat over de verbinding met België, het baanvak Kijfhoek-Roosendaal. De Europese Commissie heeft echter nog negen andere baanvakken aangewezen waarvoor een uitrol voor 2030 moet worden voorzien. Waarom gaat de Staatssecretaris bij de beschouwing van de Europese verplichtingen uitsluitend in op dat ene baanvak? Wat gebeurt er met die andere baanvakken en corridors, en wanneer? Kan de Staatssecretaris, liefst in een soort tabel, per corridor aangeven wat in Europees verband verplichtend is en wat juist bilateraal is afgesproken, in dit geval met België en Duitsland? Hoe hard zijn deze afspraken? Waarop zijn ze gebaseerd: op intenties of op verplichtingen? En waarop baseert de Staatssecretaris de verwachting dat de Europese verplichtingen voor 2030 voor Nederland zullen worden losgelaten in de actualisatie van het ERTMS-uitrolplan in Europa, die plaatsvindt in 2023? In hoeverre is er nog sprake van een verplichting, als je die gewoon kunt loslaten? Hoe zit het met het tempo in België? Welk verschil in snelheid bij de uitrol van ERTMS tussen België en Nederland? Wat betekent dit voor de concurrentiepositie van de Rotterdamse haven en het Nederlandse railgoederenvervoer?

In de zesde voortgangsrapportage staat ook een advies over een sterkere binding met de stuurgroep. Adviesbureau PBLQ adviseert dit. Ik vraag mij af: waarom? En kan de Staatssecretaris daar wat mee? Welke invloed heeft zo'n sterkere rol voor de stuurgroep op de uitrol en de aanbestedingsstrategie?

Ik kom tot een afronding met een persoonlijke opmerking. Deze zesde voortgangsrapportage is een maand later naar de Kamer gekomen dan was afgesproken. We hebben de afspraak dat een voortgangsrapportage binnen drie maanden naar de Kamer wordt gezonden. Had deze vertraging goede redenen? Ik vind het van belang dat we als Kamer op tijd de stukken krijgen, zodat we tijdig een goede inhoudelijke voorbereiding kunnen treffen voor dit algemeen overleg en voor de feitelijke vragen. Ik dank de voorzitter en geef de Staatssecretaris het woord voor de beantwoording van de vele vragen.

Staatssecretaris Dijkma:

Voorzitter. Het is misschien goed om met uw laatste punt te beginnen. U hebt natuurlijk gewoon gelijk, maar we hadden daar wel een reden voor. De voortgangsrapportage is om twee redenen wat later naar u toe gekomen. Ik wilde die namelijk graag combineren met een verzoek van uw Kamer om aan te geven welke voorgenomen maatregelen en uitgaven voortvloeien uit de Europese verplichtingen. U had immers als commissie ook aan ons gevraagd in hoeverre ERTMS controversieel kan worden verklaard. In het voorjaar wordt de voortgangsrapportage bovendien gecombineerd met de accountantsverklaring, en die is ook niet voor april beschikbaar. Dat zijn de twee argumenten. Dat heeft dus niks te maken met zaken expres langer bij mij houden, maar meer met een combinatie van factoren.

Misschien is het goed om te proberen om een aantal vragen zo kort mogelijk af te doen, ook gelet op de beschikbare tijd. U hebt allereerst gevraagd naar de vertraging van de programmabeslissing. U hebt gelijk dat die vermoedelijk te maken heeft met een combinatie van factoren. Dat klopt. Allereerst zien we dat dit programma heel diep ingrijpt op werkzaamheden en processen binnen de organisaties in de vervoerssector. Daarom is afstemming cruciaal. Dat kost tijd, maar een goede afstemming is wel echt nodig. Ten tweede proberen we met het programma nu al zo veel mogelijk duidelijkheid voor de toekomst te scheppen. We zijn op dit moment aan het uitwerken hoe ERTMS op het emplacement Roosendaal moet worden aangebracht; ik kom daar zo

meteen nog op terug. We doen dat nu in een voortraject. Daarin kijken we naar heel lastige situaties. Die vinden daarmee een plek in de beslisinformatie. Door een hoop van de moeilijke discussies naar voren te halen, kun je een hoop van de latere problemen voorkomen. Naar verwachting is het programma in 2018 inhoudelijk zo ver dat de overstap naar de realisatiefase kan worden gemaakt.

Een van de redenen van de vertraging is de toetsing door het Bureau ICT-toetsing, dat de zogenaamde BIT-toets heeft laten plaatsvinden. U vroeg daar ook naar. Die toets kon pas plaatsvinden na het oordeel van de chief information officer. Hoe kunnen we voorkomen dat dit tot nadere vertraging leidt? We doen een reeks aan toetsen voordat we daadwerkelijk beginnen aan realisatie. Er worden documenten met beslisinformatie gemaakt. Intern en extern wordt beoordeeld of al die informatie klopt. De CEO's van het ministerie, ProRail en NS gaan daarna hun oordeel geven. Conform de MIRT-systematiek van Rijkswaterstaat geven we ook een zogenaamde gate review. Dat betekent dat een aparte commissie beoordeelt of betrokken organisaties en opgestelde documenten voldoende zijn om de realisatiefase in te gaan. Dat is wel een slimme tussenstap. Daarna zal het Bureau ICT-toetsing nog een oordeel geven. Dat duurt allemaal drie maanden langer dan eerder gepland, maar het is wel van belang dat we deze volgorde aanhouden omdat op die manier alle aanbevelingen voldoende worden verwerkt. We zijn nu met partijen in gesprek om ze alvast zo veel mogelijk te laten meelezen en meedenken, zodat we eventuele vertraging verderop een beetje kunnen goedmaken. Wat zijn de gevolgen voor de Europese verplichtingen en afspraken met België als we pas in 2018 beslissen? We hebben in de brief bij de zesde voortgangsrapportage aangegeven dat het nodig is om door te werken om begin 2018 de programmabeslissing te kunnen nemen. Ik hoop natuurlijk dat het zo snel mogelijk in dat jaar kan plaatsvinden, maar zorgvuldigheid gaat voortdurend boven snelheid. Naar aanleiding van onze ervaringen met een aantal eerdere grote projecten, ook op het spoor, hebben we dat met elkaar afgesproken. Als het later wordt, zijn er extra maatregelen nodig om 2024 te halen. Daarover kunnen we in het najaar meer zekerheid bieden. U hebt gevraagd wat dit betekent voor de automatische treinbeïnvloeding (ATB). Omdat België al voor 2014 het traject tot Roosendaal van ERTMS heeft voorzien, moeten treinen nog ATB aan boord hebben. De vertraging maakt dat dit langer nodig is. Totdat ERTMS er is, blijft ATB, want wij hebben natuurlijk wel een beveiligingssysteem nodig; dat begrijpt u.

U hebt ook gevraagd wat wij doen met de aanbeveling van de Auditdienst Rijk (ADR), om risico's in tijd en geld zowel in de plan- als de realisatiefase op te nemen. Wij hebben in de zesde voortgangsrapportage die risico's nog niet afzonderlijk uitgewerkt, maar ik zeg toe dat wij dit in de volgende voortgangsrapportage wel gaan doen. U vroeg ook om in het vervolg te melden wat dit betekent voor de omvang, dus de scope, van de planning en de budgetwijzigingen. Daar ga ik natuurlijk gehoor aan geven.

U hebt gesproken over een begrotingsmutatie van 80 miljoen. Is dat een kasschuif binnen het budget of een verhoging van het budget? Het antwoord is: het is een kasschuif binnen het budget en er is geen sprake van verhoging. Een deel van het geld is nodig voor de programmaorganisatie. Wij hebben in de brief uitgebreid aangegeven waarom dat echt een «no regret»-maatregel is, die wij moeten nemen. Ik hoop van harte op de steun van de Kamer.

U hebt gevraagd waarom wij bij de beschouwing van de Europese verplichting alleen maar ingaan op één baanvak en wat dat voor al die andere baanvakken betekent. Wij gaan nu alleen in op de verplichting voor het baanvak Kijfhoek-Roosendaal, want dit is het eerste Europees verplichte baanvak. Met de eerdere brieven over de uitrolstrategie heeft de Kamer een tabel gekregen met jaartallen wanneer alle andere baanvakken aan de beurt zijn. Wij hebben dat allemaal afgestemd met de

Belgen en de Duitsers. Met name hebben wij dat moeten doen omdat er in Duitsland sprake was van een herprioritering. Het heeft weinig zin om ergens in ons land tot de grens ERTMS aan te leggen en dan vervolgens aan de andere kant van de grens niet hetzelfde te zien gebeuren. Met dat type aanpak hebben wij wat ervaring, en die was niet heel erg succesvol. U vroeg ook om een tabel per corridor. Die zullen wij in de komende voortgangsrapportage opnemen. Wij gaan er dus in de komende voortgangsrapportage dieper op in en zullen veel van de gevraagde informatie leveren.

U hebt gevraagd: waarop baseert u de verwachting dat in Europa de '20/30-verplichtingen voor Nederland worden losgelaten? In hoeverre is er nog sprake van een verplichting? Wij hebben op grond van Europese wetgeving de verplichting om een aantal van die ERTMS-trajecten uit te rollen. Wij hebben wel, in overleg met de Commissie en de buurlanden, met elkaar een herprioritering opgesteld. Ook bij de goederenvervoerders is daarvoor veel draagvlak. Zoals net gezegd: deze sluit aan bij de Duitse planning. Maar dit betekent niet dat wij daarmee van onze verplichtingen af zijn. Het is goed om dat te zeggen. Op het moment dat wij nu zouden zeggen «wij houden er maar mee op», bijvoorbeeld, komen wij wel in de problemen. Met toestemming van Europa hebben wij deze gewijzigde strategie aan de Kamer kunnen voorleggen, maar het is de bedoeling dat wij ons vervolgens houden aan de afspraken.

De heer Dijkstra vroeg naar het tempo in België. België is, zoals gezegd, van plan om de infrastructuur op het baanvak Antwerpen-Roosendaal rond 2020 uit te rollen. Daarom is het zo belangrijk dat wij Kijfhoek-Roosendaal als eerste opleveren. Dat verschil heeft niet direct consequenties voor Nederlandse railgoederenvervoerders of bijvoorbeeld voor de Rotterdamse haven, wat ook belangrijk is. Op dit moment is het zo dat goederenvervoerders al multisysteemlocomotieven hebben die kunnen omgaan met Europese veiligheidssystemen. Die kunnen gewoon blijven rijden.

Dan kom ik op een laatste punt, waaraan wij zelf ook veel aandacht hebben besteed, namelijk het advies over een sterkere binding met de stuurgroep. Wat adviseert adviesbureau PBLQ precies en waarom? Dat was de vraag van de rapporteur. PBLQ zegt eigenlijk: in het programma van de stuurgroep kan nog meer worden ingegaan op alle uitdagingen, of risico's zou je kunnen zeggen in wat scherpere taal. Dat is intensief onderwerp van gesprek. Eerder in de planuitwerkingsfase was beslisinformatie eigenlijke onvoldoende uitgewerkt, waardoor het stevige debat waar men om vraagt gewoon nog niet kon worden gevoerd, in de trant van: proef elkaar de nieren en zorg ervoor dat je van elkaar zeker weet waar je met elkaar mee aan de slag bent. Intensieve betrokkenheid past heel goed in de fase waarin wij nu zitten. De Kamer heeft zelf gezegd: ga nu ook het gesprek aan met goederenvervoerders en regionale vervoerders. Dat hebben wij dus ook gedaan, want wij willen graag breed draagvlak voor al deze ontwikkelingen. Ik hoop dat ik, zo veel mogelijk staccato, alle indringende vragen van de rapporteur heb beantwoord.

De voorzitter:

Ik heb meegevinkt en ik heb geen aanvullende vragen meer. Dank u wel. Voor de eerste termijn van het algemeen overleg Spoor, Veiligheid en ERTMS geef ik het woord aan de heer Jetten van D66.

De heer Jetten (D66):

Voorzitter. Ik dank de heer Dijkstra voor de heldere rapportage over ERTMS en de Staatssecretaris voor de beantwoording. Ik heb daar zelf geen vervolgvragen over. Ik wil dit AO dan ook vooral stilstaan bij het Basisnet en spoorgoederenvervoer. Goederenvervoer per spoor is een veilige en duurzame manier van transport. Elke trein staat gelijk aan zo'n 50 vrachtwagens en voorkomt daarmee files. Goed spoorgoederenvervoer

is belangrijk voor onze havens en ook om mee te kunnen doen aan de nieuwe Chinese zijderoutes. Wij moeten spoortransport dan ook stimuleren, maar daarbij wel continu zoeken naar optimale routes en zo min mogelijk overlast voor bewoners. Het afgelopen jaar is de Staatssecretaris daarin tekortgeschoten. Bewoners maken zich zorgen over geluid, trillingen en gevaarlijke stoffen. Dat begrijp ik, evenals hun teleurstelling over ten onrechte geweekte verwachtingen over het aantal treinen. Ook de informatievoorziening aan omwonenden kan beter.

Ik ben blij dat de Staatssecretaris erkent dat het Basisnet nu tekortschiet. Zij doet nuttige voorstellen ter verbetering. Ik geef haar een compliment voor de snelheid waarmee zij die voorstellen doet. Voor D66 is het echter nog niet voldoende. Laat ik er drie punten uitlichten. Het eerste punt betreft geluid en trillingen. Die zijn bij goederentreinen fors hoger dan bij persontreinen. Op plekken waar veel treinen je huis passeren, is dat erg irritant, zeker 's nachts. Kan dit anders? Ja. Met een iets lagere snelheid produceren goederentreinen namelijk aanzienlijk minder decibels en dus minder overlast. D66 wil daarom dat dorpskernen en stadskernen in het zuiden en oosten van het land worden ontzien in de late avond en nacht, door de maximumsnelheid voor goederentreinen tussen 11.00 uur 's avonds en 6.00 uur 's ochtends te verlagen naar 80 kilometer per uur. Is de Staatssecretaris hiertoe bereid en, zo ja, op welke termijn?

Mijn tweede punt betreft de routing en normering van treinen. De soft plafonds hebben niet gewerkt. Veel meer treinen kozen voor de Brabant- en de Bentheimroute. De Staatssecretaris kiest nu voor verleiden. Welke indicaties heeft zij dat deze maatregel effectief zal zijn? Welke goederenvervoerders willen hiervan daadwerkelijk gebruikmaken? Waarom alleen verleiden voor gevaarlijke stoffen en niet voor alle goederentreinen? Ook treinen met containers veroorzaken overlast. Wanneer gaat de Staatssecretaris ingrijpen als de nieuwe maatregelen niet werken? Wie pakt dan de regie? Gaat de Staatssecretaris routes afdwingen, of laten wij dat gevecht over aan de spoorsector en de regio? Welke rol ziet zij daarbij voor decentrale overheden?

Op de lange termijn is alleen verleiden volgens D66 sowieso onvoldoende om de dorpskernen te ontlasten. D66 blijft dan ook voorstander van een noordtak voor de Betuweroute. Een aantal jaren geleden is die onderzocht en aanzienlijk goedkoper bevonden dan eerdere inschattingen. Is de Staatssecretaris met ons van mening dat die noordtak van de Betuweroute op lange termijn een goede oplossing zou zijn voor die overlast en op welke termijn denkt de Staatssecretaris dat volgende stappen in de richting van de noordtak gezet kunnen worden?

Tot slot kom ik op de informatievoorziening. Het is hoopgevend dat ProRail dit jaar de informatie over gevaarlijke stoffen in wagons sterk verbetert. Dat is belangrijk voor de veiligheid op emplacementen en de snelle inzet van hulpdiensten. Maar D66 wil ook de informatie voor bewoners verbeteren. Stel er staat een gestrande trein voor je huis, dan wil je weten hoe te handelen. In de regio Twente is een pilot uitgevoerd waarbij dat handelingsperspectief snel en duidelijk aan bewoners wordt geboden. Is de Staatssecretaris bekend met deze pilot en is zij bereid om deze in het hele land uit te voeren?

De heer **Middendorp** (VVD):

Voorzitter. Spoorreizigers willen veilig van A naar B: zittend, op tijd en tegen een goede prijs. Vrachtvervoerders willen hun klanten kunnen bedienen en concurreren met andere vormen van vervoer. Mensen die in de buurt van spoorlijnen wonen, willen dat spoorgoederenvervoer geen schadelijke effecten heeft op hun leefomgeving en gezondheid. Ik wil op twee dingen ingaan: ERTMS en het Basisnet.

De «go/no go»-beslissing over ERTMS moet in 2018 worden genomen. De rapporteur heeft daar net een aantal inzichtelijke dingen over gezegd. Voor de VVD is het belangrijkste dat er ten koste van alles voor wordt

gezorgd dat, als wij een «go/no go»-beslissing hebben genomen, de uitvoering van ERTMS in de praktijk goed loopt, of mag ik zeggen: zeker niet misloopt. Ik wil ingaan op een van de belangrijke dingen daarin. Er mogen geen verschillen ontstaan tussen de EU-lidstaten, die invloed hebben op ons goederenvervoer of personenvervoer in Nederland. De NS betaalt jaarlijks boetes aan de Belgen voor de HSL-Zuid. De Duitsers betalen ons niets voor de vertraging bij het derde spoor. Wat de VVD betreft zou de Staatssecretaris harde afspraken moeten maken met België en Duitsland met betrekking tot de uitrol en de ontwikkeling van ERTMS. Wij hebben daar zojuist al iets over gehoord. Ziet de Staatssecretaris een mogelijkheid om in de bilaterale afspraken met onze internationale partners ook boeteclausules op te nemen?

De eerste trajecten zouden in gebruik genomen moeten worden vanaf 2023. Het is van belang dat alles goed is getest. Vooral het ICT-gedeelte van dit project zou in onze ogen topprioriteit moeten zijn. Ik ben als woordvoerder overheid en ICT dan ook echt verheugd dat het BIT meekijkt. Dat is voor de VVD heel belangrijk. Ik vraag de Staatssecretaris hoe zij hier zelf naar kijkt en hoe zij de risico's ziet, zoals het hacken van het ERTMS-systeem.

Tot slot wil ik benadrukken dat de Staatssecretaris wat de VVD betreft het ERTMS-project continu moet blijven toetsen aan de veiligheid en economische meerwaarde en dat zij de Kamer hierover moet blijven informeren. Met andere woorden: zij moet blijven aansluiten bij de motie-De Boer uit februari 2014, ook na de «go/no go»-beslissing. Kan de Staatssecretaris dat toezeggen?

Dan kom ik op het Basisnet. Het voorstel van de Staatssecretaris moet met verbeterde risicoplafonds ervoor zorgen dat er meer ruimte komt op het spoor, terwijl veiligheidsnormen worden gerespecteerd. De VVD steunt dat. Tegelijkertijd wordt er een verplichte herroutering voorbereid. De VVD wil dat de Staatssecretaris eerst alle beschikbare instrumenten ten volle benut, alvorens herroutering in te zetten. Er werd net gezegd dat de Staatssecretaris kiest voor verleiden. Ik heb er groot vertrouwen in om die weg heel ver door te zetten en ik hoop ook dat de Staatssecretaris dat gaat doen. Daarbij zouden voor de VVD prijsprikkels – en dan doel ik niet op milieuprijsprikkels, maar korting op routes waar capaciteit is – en beter gebruik van nieuwe techniek ten volle moeten worden benut om te verleiden. Ik heb daarover twee vragen. Hoeveel capaciteit denkt de Staatssecretaris met het wijzigen van de risicoplafonds in het Basisnet te creëren? Het is vast moeilijk, maar in ieder geval een gevoel. Kan de Staatssecretaris toezeggen alle instrumenten in te zetten, alvorens een herrouteringsbesluit te nemen? Wij moeten de zorgen van de omwonenden van het spoor zeer serieus nemen. De Staatssecretaris moet in ieder geval geen routeringsbesluit nemen om problemen tijdelijk te verschuiven. Ook aan nieuwe routes wonen mensen, die zich zorgen maken over veiligheid of die last hebben van goederentreinen. Kan de Staatssecretaris hierop reageren?

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Laçin van de Socialistische Partij.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Dank u wel dat u «Socialistische Partij» zegt. Daar geniet ik van. Als het misgaat op het spoor, gaat het ook meteen goed mis. Incidenten op spoorwegovergangen hebben altijd grote impact op betrokkenen. Daarom is de SP blij dat het de Staatssecretaris is gelukt om, naast de 200 miljoen euro van het in 2013 ingezette Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO), nog eens 25 miljoen extra vrij te maken. Zijn wij er met dit bedrag? Kunnen wij hiermee de meest risicovolle overgangen actief beveiligen? Zit de camerabewaking op overwegen die in het hoogfrequent spoornetwerk zitten, ook in dit bedrag?

Mijn laatste punt op dit onderwerp, met het vreselijke incident in Harlingen van afgelopen maart in gedachten, betreft de particuliere overwegen. Hoewel de SP zich realiseert dat dit vaak historisch gegroeide situaties zijn, zijn wij wel van mening dat hier eens kritisch naar gekeken moet worden. Is het nog wel van deze tijd en moeten wij hier niet anders mee omgaan? Ik hoor graag wat de Staatssecretaris daarop zegt. Dan wil ik het graag hebben over het goederenvervoer door steden. Uit cijfers blijkt dat er op twee trajecten van het basisnet, de corridors in Noord-Brabant en Twente, structurele overschrijding van de risicoplafonds plaatsvindt. Als wij dan lezen dat de Staatssecretaris van sturingsplafonds naar risicoplafonds wil gaan, maakt de SP zich zorgen. De plafonds die wij nu hanteren, zeggen ineens niets meer over de veiligheidssituatie en dus moeten wij gaan herijken om een toekomstbestendig basisnetwerk te krijgen. Het lijkt erop dat wij de maatstaven gaan verhogen, omdat wij een structurele overschrijding hebben en zo tot rooskleurige cijfers kunnen komen. Dat zou een slechte ontwikkeling zijn. Kan de Staatssecretaris ons verzekeren dat dit niet gaat gebeuren? Is het mogelijk om de Betuweroute beter te benutten, zodat het Basisnet wordt ontlast? Hoe kijkt de Staatssecretaris hiertegenaan? Tot slot: de Staatssecretaris heeft aangegeven dat decentrale overheden worden meegenomen bij de uitwerking van eventuele nieuwe plafonds. Het is logisch dat zij daarbij worden betrokken, want zij zijn immers vaak het eerste aanspreekpunt, bijvoorbeeld voor bezorgde omwonenden. Welke rol krijgen deze decentrale overheden nu? Worden zij alleen betrokken bij de uitwerking van al door de Staatssecretaris genomen beslissingen, of hebben zij inspraak voordat de Staatssecretaris beslissingen neemt?

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. GroenLinks is een fan van het spoor – dat zal geen verrassing zijn – omdat het een van de milieuvriendelijkste en veiligste manieren is om grote hoeveelheden vracht en grote aantallen mensen te vervoeren. Om dat zo te houden hebben we, op een steeds drukker worden spoor, de nieuwste technieken nodig. Wij staan dan ook zeer positief tegenover ERTMS en ondersteunen het uitgangspunt dat wij op die trajecten beginnen waar de voordelen van het nieuwe systeem het grootst zijn. Wij maken ons er wel zorgen over dat wij, gedurende de tijd dat dit wordt geïmplementeerd, nog jaren blijven zitten met verschillende systemen, die technisch niet goed op elkaar aansluiten. Wij hebben gezien dat dit bijvoorbeeld bij de hsl een van de hoofdoorzaken is van vertragingen en storingen. Ook bij de internationale treinen, met name de vrachttreinen, die soms heel Europa doorgaan, is dit een probleem. Uit de Berenschot-rapportage blijkt dat de een deel van de veiligheidsrisico's voor treinen met gevaarlijke lading zijn toe te schrijven aan diezelfde veelheid aan veiligheidssystemen. Soms moeten treinen enorme einden omrijden omdat een lok of machinist voor een klein traject niet is toegerust. Die extra kilometers vormen natuurlijk ook weer een onnodig risico. Kan de Staatssecretaris in beeld brengen hoe er meer eenheid in het systeem gebracht kan worden in de overgangperiode naar ERTMS, waarmee deze veiligheidsrisico's worden aangepakt? Los van de veiligheidssystemen maak ik mij zorgen over de grote hoeveelheid vracht die nu niet over de Betuweroute, maar over de noordelijke of zuidelijke tak rijdt. De bewoners langs de noordelijke en zuidelijke aftakkingen maken zich ernstig zorgen over hun veiligheid. Ik denk dat die geluiden ons allen hebben bereikt. Dan helpt het niet als wij stellen dat de veiligheidscontouren beknellend werken voor de markt. De veiligheid van bewoners moet echt bovenaan staan. Wij hebben miljarden uitgegeven om vracht via de Betuweroute naar Duitsland te laten rijden. Zeker voor treinen met gevaarlijke stoffen moet dit echt de aangewezen lijn zijn. Er moet veel meer sturend en desnoods dwingend beleid komen

waardoor treinen met gevaarlijke stoffen niet meer door woonwijken rijden. De Staatssecretaris geeft aan – en daar zijn wij blij mee – prikkels te willen introduceren om vrachtvervoerders zo ver te krijgen de Betuwe-route te nemen. Kan de Staatssecretaris dat in dit debat concreter maken? Welk aandeel van het vervoer van gevaarlijke stoffen kan zo via de Betuweroute gaan lopen? Hoe snel verwacht zij dat deze prijsprikkels daadwerkelijk effect zullen hebben?

Wij zouden graag zien dat er veel meer afspraken worden gemaakt met de industrie over de manier waarop het transport van gevaarlijke stoffen kan worden beperkt of voorkomen. De inventarisatie of vervoer ook over water kan, is bemoedigend, maar is het mogelijk om de productie van bijvoorbeeld de chemische industrie anders te organiseren? Kan de Staatssecretaris aangeven wat er op dat vlak nog meer mogelijk is? Wij begrijpen dat het soms wegens werkzaamheden niet mogelijk is om een voorkeursroute te kiezen. Ook een minder optimale railverbinding is veel veiliger dan vervoer over de weg. In dat geval moet het wel mogelijk zijn om bijvoorbeeld bij bebouwing de snelheid te verlagen naar 60 km/u. Dat verhoogt de veiligheid en vermindert de geluidsoverlast. Dan hoeft de omwonende er toch iets minder vaak over wakker te liggen.

De voorzitter:

Dan geef ik nu het woord aan de heer Van Aalst van de Partij voor de Vrijheid.

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

Fantastisch, voorzitter. Dank u wel.

Voorzitter. In dit laatste AO voor het zomerreces wil ik toch bij hoge uitzondering beginnen met een compliment aan de Staatssecretaris voor haar plannen om de onbewaakte overwegen aan te pakken. Dit is een echt een verbetering voor de veiligheid van het spoor, al is het niet zo dat de overwegen daarmee inherent veilig zijn. Nog steeds is het immers zo dat mensen massaal onder spoorbomen van bewaakte overwegen doorkruipen. Mijn complimenten voor ProRail om op de gevaarlijke punten meer toezicht te gaan houden. Ieder slachtoffer is er een te veel, of het nu op de weg is of op het spoor. Het lijkt mij een vrij unaniem gedragen standpunt, maar voor wegbeheerders is dat blijkbaar niet het geval. In de brief van de Staatssecretaris, met de reactie op het OVV-rapport over het ongeval bij Dalfsen, lees ik namelijk het volgende. Wegbeheerders ervaren te weinig prikkels om een goede invulling te geven aan een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor veilige overwegen. Hoe is dit mogelijk, zo vraag ik de Staatssecretaris. Kan de Staatssecretaris aangeven of bij een van de ongelukken op overwegen van de laatste jaren is gebleken dat de wegbeheerder zijn verantwoordelijkheid in dezen onvoldoende genomen had?

Waar wegbeheerders dus hun verantwoordelijkheid moeten nemen bij overwegen, moet de Kamer dat doen voor de veiligheid op het spoor en de beschikbare budgetten daarvoor. Ongeacht welke kabinetssamenstelling er nu uitrolt, de budgetten daarvoor zijn nu eenmaal beperkt. Dus is het verstandig dat de Kamer heel goed nadenkt alvorens de 2,37 miljard te gaan besteden aan ERTMS. Naarmate de tijd voortschrijdt, neemt de twijfel toe over dit nieuwe spoorwegveiligheidssysteem. Vaststaat dat er van één Europees systeem in ieder geval geen sprake is, want er zijn verschillende levels, baselines en releases, die niet allemaal compatible met elkaar zijn en waarvan er bovendien maar één op een treinstel kan worden geïnstalleerd. Dit betekent dat een goederentrein die met een andere versie in een land aankomt, gewoon stil komt te staan. Bovendien blijft er dan van de beoogde snelheidsverhoging op het spoor weinig over, omdat de overwegen en andere zaken op het spoor niet zijn toegerust op snelheden boven de 140 km/u. Bovendien blijkt uit de antwoorden op de feitelijke vragen dat het ATB-systeem nog lange tijd

mee kan. De noodzaak om zo snel mogelijk op ERTMS over te stappen, ontbreekt. Wel brengt ERTMS vele risico's met zich mee, zo blijkt uit de voortgangsrapportage, onder meer dat het programma meer flexibiliteit vraagt dan verwacht. De PVV roept de Kamer dan ook op om niet te hard van stapel te lopen met het ERTMS, om het debacle à la de hsl te voorkomen. Die 2,37 miljard kunnen wij immers goed gebruiken om de grootste knelpunten op het spoor en op de weg aan te pakken.

De heer **Jetten** (D66):

De heer Van Aalst zegt nu eigenlijk: kies voor ERTMS of voor het aanpakken van de overwegen. Ik denk dat wij in de commissie breed vinden dat de overwegen moeten worden aangepakt, maar wij hebben onlangs ook gesproken over capaciteitsproblemen op het spoor en over prestaties van NS en ProRail, die beter moeten. Nu zegt de spoorsector zelf: «Kies voor ERTMS, want het ATB-systeem loopt af. De expertise verdwijnt en de leveranciers stoppen er op een gegeven moment mee. Met ERTMS kunnen wij zowel de frequentieverhoging als de snelheidsverhoging realiseren.» Deelt u de ambities om wel de frequentieverhoging en de snelheidsverhoging mogelijk te maken?

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

Op zich delen wij die ambitie, maar wij stellen wel vast, ook als wij kijken naar de antwoorden op feitelijke vragen, dat ERTMS nog lang niet voldoende is uitgerust om daarmee die ambitie te realiseren. Er zitten nog zo veel haken en ogen aan dat wij denken: misschien kunnen wij op dit moment beter een ander probleem oplossen alvorens de keus te maken om een project van 2,37 miljard in gang te zetten.

De heer **Jetten** (D66):

Ik ben het met de heer Van Aalst eens dat het goed is om dat zorgvuldig te doen, vandaar ook het hele proces dat wij rond ERTMS hebben ingericht. Als wij daar nu geld uit gaan trekken, lopen wij het risico dat het hele programma instort en dat wij daarmee op termijn de frequentieverhoging op het spoor niet mogelijk kunnen maken. Ik ga graag met u op zoek naar manieren om het overwegenprogramma te intensiveren en eventueel te versnellen, maar ik wil er wel tegen waarschuwen om nu de stekker uit het ERTMS te gaan trekken.

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

Ik hoorde geen vraag, maar wij hebben geconstateerd dat de verbeterde versie van het ATB-systeem die er nu nog is, in principe voldoet. Volgens mij hebben wij dus alle tijd en moeten wij een goede afweging maken over wat wij nu willen. De vraag is dan, of je 2,37 miljard wilt uitgeven aan het ERTMS-systeem, dat waarschijnlijk niet voldoet aan de eisen die wij eigenlijk zouden willen stellen. Dat lijkt mij geen verstandige keuze.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de heer Von Martels van het CDA.

De heer **Von Martels** (CDA):

Voorzitter. U weet waarschijnlijk niet meer waar de afkorting CDA voor staat. Het moet mij trouwens van het hart dat de spreektijd van drie minuten wel heel erg kort is. Het lijkt erop dat de snelheid belangrijker is dan de kwaliteit. Maar goed, ik ga toch een poging wagen om aan die eis te voldoen. Dat betekent dat ik snel moet praten. Als u zich daaraan stoort: de reden is in ieder geval voor de hand liggend.

In de brief over het Basisnet stelt de Staatssecretaris vast dat er op het onderdeel spoor van het Basisnet nog altijd overschrijdingen zijn en dat die ook nog wel even zullen aanhouden. In het streven naar een toekomstbestendig Basisnet worden een aantal maatregelen aangekondigd. Deze

kunnen rekenen op onze steun, maar wij hebben nog wel enkele vragen. Welke rol krijgen gemeenten bij het routeringsbesluit? Krijgen zij bijvoorbeeld ook instemmingerecht? Er komen prikkels voor optimale benutting van de Betuweroute, bijvoorbeeld door lagere tarieven. Hoe ver moeten de tarieven zakken voordat vervoerders de Betuweroute weer beter gaan benutten? Wanneer kunnen de lagere tarieven ingaan? Er komt een herijking van de normen, van sturingsplafonds naar echte risicoplafonds. Wil dit zeggen dat de staatssecretaris gaat tornen aan de systematiek van de basisnetnormen? Wordt het dan niet onveiliger? Het CDA is erg voor het benutten van kansen voor het verleggen van vervoersstromen naar de binnenvaart. Dit vergt investeringen in overslagfaciliteiten. Wil het ministerie hieraan meewerken, ook financieel?

Het onderwerp suïcidepreventie krijgt terecht de volle aandacht. Ik kan er veel over zeggen, maar het is van groot belang dat preventie en opvolging hand in hand gaan. NS is hierover samen met ProRail in gesprek met ggz-instellingen. De dagelijkse praktijk is echter dat het landelijk gezien op enkele uitzonderingen na nog onvoldoende geolied is ingericht. Preventieve maatregelen worden tenietgedaan door gebrekkige opvolging in de ggz-keten. Wij beseffen dat de Staatssecretaris niet primair verantwoordelijk is, maar het helpt wel als er aandacht wordt gevraagd voor dit belangrijke punt.

Dan kom ik nu op de ERTMS-voortgangsrapportage. Op dit moment worden er in Nederland verschillende versies van ERTMS gebruikt. Er is al voldoende over gezegd. NS wil harmonisatie van de verschillende versies. Is de Staatssecretaris het met mij eens dat daar veel voor valt te zeggen en dat wij hiernaartoe zouden moeten werken?

Op dit moment wordt gewerkt aan een nieuw systeem voor de gebruiksvergoedingen voor het gebruik van het spoor. Klopt het dat dit zal leiden tot een verhoging van de vergoeding voor het gebruik van het spoor?

Mocht dit zo zijn, wat vindt de Staatssecretaris daar dan van? In Duitsland wil men de spoortarieven verlagen, om aan het klimaatakkoord van Parijs te kunnen voldoen. Er komt dus een aanzienlijk verschil in kosten van spoorvervoer tussen Duitsland en Nederland. Dit effect moet niet worden onderschat. Daarmee wordt Bremerhaven een heel grote concurrent van Rotterdam.

Ten slotte nog één onderwerp: Weert-Helmond-Antwerpen. Ik heb hiervoor al eerder aandacht gevraagd. Toen gaf de Staatssecretaris aan dat wij niet de IJzeren Rijn zouden moeten stimuleren en dat die spoorlijn een regionale verbinding is. Zo zien wij dat echter niet. Het is echt een hoofdspoor dat de grens overgaat. Tijdens de spoortocht van vorig jaar heeft de Staatssecretaris over het belang van goede grensoverschrijdende spoorverbindingen met haar ambtsgenoten uit Duitsland en België gesproken. Daarbij is nadrukkelijk ook de beveiliging van deze passages aan de orde gekomen. De bewindspersonen hebben hun intentie uitgesproken om dit op te pakken. Voor betere spreidingsmogelijkheden en daarmee het ontlasten van de Brabantroute kan deze verbinding ook een rol spelen. De route moet dan wel beveiligd worden. De kosten daarvan zijn 5 tot 8 miljoen euro. Daarmee zouden de steden langs de Brabantroute worden ontlast.

De heer **Jetten** (D66):

Ik ben even in de war door het standpunt van het CDA. In het begin van zijn betoog zei de heer Von Martels dat wij moeten bezien hoe wij zo veel mogelijk vervoer van het spoor naar het water kunnen verleggen. Vervolgens komt er een heel betoog over de manier waarop je spoorgoederenvervoer verder kunt stimuleren met lage tarieven en zelfs een nieuwe spoorlijn. Waar kiest het CDA nu voor? Kiest u voor goederenvervoer over het water of over het spoor?

De heer **Von Martels** (CDA):

Het een sluit het ander niet uit. Beide zullen altijd noodzakelijk zijn. In het geval van gevaarlijke stoffen kiezen we voor vervoer over water. Wat het andere vervoer betreft, vinden wij dat het spoor heel goede mogelijkheden biedt.

De heer **Jetten** (D66):

Dat is een goede verheldering. Dank daarvoor. Ik kom toch weer even op die spoorlijn vanuit België naar Weert. Daar hebben wij in het vorige AO ook over gesproken. Het is wel een beetje gek om te zeggen: die spoorlijn mag ook weer voor goederenvervoer worden gebruikt. Als het aan de Belgen ligt, moeten wij zelfs een stukje opnieuw gaan aanleggen. Dan gaan wij eindelijk de IJzeren Rijn mogelijk maken en daarmee concurrentie door de haven van Antwerpen, terwijl u zojuist nog pleitte voor het voorkomen van concurrentie door Duitse havens. Tegelijkertijd gaat u goederentreinen de mogelijkheid bieden om vanuit Antwerpen via Weert en andere steden in Limburg te rijden. Daarmee neemt u misschien wel druk weg bij de Brabantroute en de Bentheimroute, maar creëert u nieuwe druk op een Limburgse route die er nu nog niet is. Is dat wat het CDA wil?

De heer **Von Martels** (CDA):

Nee, dat zie ik niet zo. Ik denk dat het een viceversaroute is. Wat het vervoer naar Bremerhaven betreft: daarbij gaat het vooral om vervoer dat via Duitsland wordt gestimuleerd. Daardoor zal er nog heel weinig vervoer in Nederland plaatsvinden richting Rotterdam. Dat is het verschil tussen die twee onderwerpen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:

Ik geef het woord aan de Staatssecretaris voor de beantwoording in eerste termijn. Ik herinner de Kamerleden eraan dat zij kunnen interrumperen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat klinkt als een open uitnodiging, voorzitter.

Voorzitter. Ik zou de beantwoording graag willen doen in vier inhoudelijke blokken. Allereerst ga ik in op ERMTS en op de aanvullende vragen die door de commissie zijn gesteld. Vervolgens ga ik in op het thema Basisnet Spoor. Vervolgens kom ik op het thema goederenvervoer. Daar zijn een aantal vragen over gesteld. Last but not least, zou ik willen zeggen: de overwegen.

De heer Van Aalst begon met complimenten. Daar kom ik zo meteen uitgebreid op terug, want die ga ik gewoon vet incasseren. Daarnaast begon hij met een vraag waarvan ik zomaar vermoed dat die in de hoofden van meer parlementariërs nog wel leeft – ik kijk naar niemand in het bijzonder – namelijk: moeten wij inderdaad niet te veel haast maken met ERTMS? Want dan kunnen wij misschien het bedrag dat daarvoor is gereserveerd, voor andere knelpunten gebruiken. Er zijn zelfs politieke partijen die daar hun verkiezingsprogramma aan hebben gewijd, geloof ik. Het lijkt mij uiteindelijk toch onverstandig, en ik zal proberen de Kamer ervan te overtuigen waarom dit zo is.

Ik was het deze keer niet met alle aspecten van de bijdrage van de heer Jetten eens, maar wel bijna alle. Hij heeft het denk ik vrij scherp verwoord. Het hele ATB-systeem verouderd en dat heeft niet meer de toekomst. Er komt dus een moment waarop je daarmee niet verder kunt. Over een tijdje zijn systemen niet meer leverbaar en gaat personeel met de juiste kennis met pensioen. Dan is het belangrijk dat je investeert in een nieuw systeem. ATB kan ook de gewenste groei die op het spoor plaatsvindt niet faciliteren. Tegelijkertijd zien wij dat ERTMS niet alleen een capaciteitsvergroting met zich meebrengt, maar ook een verbetering van de veiligheid.

Het is dus een systeemsprong die noodzakelijk is om twee doelen te verwezenlijken, namelijk meer treinen op het spoor en een betere veiligheid. Die twee aspecten van de dubbeldoelstelling kun je niet van elkaar loshalen.

Tegelijkertijd is het zo dat zo'n overgang niet gemakkelijk is. Wij lopen tegen allerlei problemen aan. Het is zaak om zo goed mogelijk de vinger aan de pols te houden, om tijdig te kunnen inspelen op veranderingen, waardoor je niet onnodig middelen investeert en je jezelf later weer tegenkomt. Ik zal in het vervolg van de beantwoording van de vragen daarop terugkomen. Ik kan wel zeggen: hoe langer wij wachten, des te groter het probleem wordt, ook met de beschikbaarheid van personeel en apparatuur met het huidige systeem. Dit raakt gewoon een keer overleefd.

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

Ik heb twee vragen. Mijn eerste vraag gaat over de opmerking van de Staatssecretaris dat ATB nog een tijdje meegaat. Maar hoelang is een tijdje? Dat is een beetje algemeen begrip, waar ik niet zo veel mee kan. Wat het excuus «dan hebben wij geen personeel meer» betreft: dan leiden we natuurlijk mensen op die het nog wel kunnen. Dus dat probleem zie ik nog niet. Wat de veiligheidsvoordelen van ERTMS betreft het volgende. Als we kijken naar de ongevallen, zien wij toch vaak zelfdoding. ERTMS detecteert geen obstakels of personen, dus dat gaan wij volgens mij niet tegen. Verder maakt ook ERTMS gebruik van een realtimeverbinding. Ik heb al voorbij horen komen dat die gevoelig is voor hackers. Kan de Staatssecretaris ingaan op de vraag wat zij bedoelt met de voordelen voor de veiligheid?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Je ziet met het huidige systeem ook dat een aantal dingen misgaat. Wij hebben eerder onderzoeken gedaan naar ATB, waaruit bleek dat passages van rode seinen plaatsvonden. Het is niet zo dat het huidige systeem perfect is, integendeel. Wij hebben er heel veel aan moeten doen om dat zodanig op te kalefateren dat het allemaal weer houdbaar was. Ik kan niet met een voorspellende blik zeggen: het gaat nog tien of vijf jaar mee. Maar één ding weet ik wel zeker: het raakt gewoon outdated. In de wereld van de heer Van Aalst houdt het land bij de grens op, maar het probleem voor goederenvervoerders en allerlei andere mensen is, dat dit niet zo is. In hun leven moeten zij die grens over. Het punt is dat wij in Europa met elkaar hebben afgesproken dat wij allemaal dit systeem gaan introduceren. Op het moment dat wij achterblijven, hebben wij op een gegeven moment een groot probleem met bijvoorbeeld de grensoverschrijdingen op het spoor. Dat is ook economisch gezien een probleem, want juist de spoorgoederenvervoerders hebben natuurlijk een belang bij een zo rimpelloos mogelijke oversteek, om maar niet te spreken van de grote Limburgse achterban van de heer Van Aalst, die misschien een keer een dagje naar Aken wil.

De **voorzitter**:

Mijnheer Van Aalst gaat hierop reageren.

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

Het was op een gegeven moment allemaal een beetje wollig aan het worden, maar goed.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Volgens mij was het glashelder, maar de heer Van Aalst is het er niet mee eens.

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

De Staatssecretaris noemt als voordeel het soepele verloop naar andere landen, maar volgens mij hebben wij gezien dat dit nu juist het probleem is van ERTMS, met al die verschillende baselines en aansluitingen op elkaars systemen. Dat zorgt ervoor dat we zo meteen stilstaan bij de grens. Volgens mij gaan wij er helemaal niet op vooruit. Ik ben het dus niet eens met de Staatssecretaris dat ERTMS even alle problemen gaat oplossen en dat wij zo meteen even lekker alle grenzen overschrijden met die goederentreinen. Volgens mij hebben wij juist geconstateerd dat al die verschillende versies alleen maar voor problemen gaan zorgen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik word nu uitgedaagd om zo ongeveer alle vragen in dit blok te beantwoorden. Dat wil ik ook doen. Het punt is dat wij wel degelijk, geleerd hebbend van de Fyra-enquête, heel goed hebben gekeken naar wat noodzakelijk is om zo'n systeem op een verstandige manier uit te rollen. Dit betekent dat er in het programma ruime aandacht is voor bijvoorbeeld het vooraf testen. Wij kijken heel goed naar proeven in de praktijk en wij hebben aandacht voor een ontwerp met faseovergangen van ATB naar ERTMS. Ook hebben wij aandacht voor de gebruikers; de machinisten die daar goed mee kunnen omgaan. Wij vinden dat wij moeten blijven bijdragen aan alle doelstellingen. In overleg met de bureaus, dus de Duitsers en de Belgen, hebben wij gekozen voor een nieuwe uitrolstrategie, om precies dit type problemen te voorkomen. De heer Van Aalst duidt daar overigens terecht op; wij moeten daar goed op letten.

Mevrouw Kröger en de heer Von Martels vroegen of wij meer eenheid kunnen creëren in de overgangssituatie van het oude naar het nieuwe systeem. Het programma ontwikkelt een gedegen migratie- en teststrategie. Wij doen dat overigens in overleg met de stakeholders. Daarnaast stelt het programma voor, bestaande ERTMS-vakken operationeel te harmoniseren. Dit betekent dat het voor machinisten in Nederland zo veel mogelijk gelijk blijft.

De heer Middendorp vroeg naar de cybersecurity. Dat kwam net in de interruptie van de heer Van Aalst ook al langs. Wat is de relatie daarvan met het systeem? Het ERTMS-systeem is natuurlijk als ICT-systeem gevoelig voor cybercrime. Ik zeg erbij – en dat moeten wij niet te hard zeggen – dat het nu al mogelijk is om de beschikbaarheid van een trein te beïnvloeden via bestaande systemen. Die zijn daar ook gevoelig voor en daar hebben wij maatregelen voor in werking. Specifiek voor ERTMS houdt het Europese agentschap voor het spoor ook rekening met cybersecurity in de specificaties van ERTMS. Zo is de beveiliging van het berichtenverkeer standaard onderdeel van het systeem. Gezien recente ontwikkelingen bezien wij of aanvullende maatregelen moeten worden genomen. Indien nodig moet de machinist natuurlijk altijd de trein gewoon stil kunnen zetten.

De heer **Middendorp** (VVD):

Ik dank de Staatssecretaris voor dit antwoord. Ik ga nog een laag dieper, omdat ik de afgelopen dagen toevallig de hele dag bezig ben geweest met het BIT. Ik bedoelde dit: wordt er op dit moment meegekeken door andere ministeries en kenniscentra die veel van cybersecurity en van aanbevelingen in ICT weten? Is daarmee contact gezocht? Wordt er gebruikgemaakt van de kennis binnen de rijksoverheid als geheel, om er voor te zorgen dat op dit toch heel belangrijke punt – dat onderschrijft de Staatssecretaris geloof ik – de zaken echt heel goed lopen?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja!

De heer **Middendorp** (VVD):
Dank.

Staatssecretaris **Dijkma**:

De heer Middendorp vroeg ook naar harde afspreken met België en Duitsland en naar boeteclausules. Wij hebben harde afspraken gemaakt. De Europese verordening is gewoon wetgeving. Die ligt er als basis voor besluitvorming. Iedereen moet zich daaraan houden. Als je dat niet doet, hoe werkt dat dan? Dan krijg je mogelijk een infractieprocedure vanuit de Europese Commissie. Als het niet goed afloopt, kunnen daaruit financiële repercussies voortkomen. Maar laten wij met elkaar voorkomen dat het zover komt. Nogmaals, de stappen die wij nu zetten, en ook de aan de Kamer voorgestelde uitrolstrategie, zijn Europees getoetst. Dat hebben wij niet zomaar gedaan; wij hebben dit bij de Europese Commissie neergelegd. Juist om in de pas te blijven lopen met de andere Europese lidstaten, hebben wij op deze manier geopereerd. Wij willen ook voorkomen dat wij op sommige plekken zo hard lopen dat wij de rest een beetje kwijtraken. Dat is ook ongezond.

De heer Middendorp heeft mij gevraagd of ik wil blijven aansluiten bij de motie-De Boer, om continu te blijven toetsen op maatschappelijke kosten en baten. Om een lang verhaal kort te maken: ja, dat doen wij en wij zullen via een monitoringsysteem continu blijven nagaan in welke mate de doelen worden bereikt. En ja, wij blijven de Kamer daarover rapporteren. Dat is gewoon een toezegging.

De **voorzitter**:

De heer Middendorp voor zijn tweede interruptie.

De heer **Middendorp** (VVD):

Dank voor die toezegging. Terug naar de vraag daarvoor: Het Europese systeem met betrekking tot ERTMS is mij bekend, maar ik had het over bilaterale afspraken. In het licht van de «go/no go»-beslissing vraag ik: is er iets wat wij bilateraal willen of kunnen doen met boeteclausules?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Nee, volgens mij werkt het niet zo dat we bilateraal met boeteclausules kunnen werken. Wij hebben goede afspraken gemaakt. Laat ik het zo zeggen: dat hebben wij in het verleden misschien ook weleens een keer niet gedaan op andere momenten, en dat wreekt zich vaak. Het is uiteindelijk wel aan de verschillende overheden om hun woord te houden. Dat kun je niet met boetes afdwingen.

Ten slotte in dit blok: de heer Von Martels zei dat NS aandacht zou vragen voor harmonisatie van de verschillende versies. Dat is interessant, want NS zit namelijk gewoon in de stuurgroep van de zogenaamde «moeders» – dat vind ik wel fijn, hoor, dat het geen vaders zijn – van het programma. En ja, wij hebben aandacht voor harmonisatie, maar als dit soort kwesties spelen, dan heeft NS wel als eerste de ruimte om het op die plek aan de orde te stellen, zou ik zeggen. Bij mijn weten werken wij heel goed samen, dus ik heb geen aanleiding om te veronderstellen dat NS van ons iets wil wat het aan die tafel niet zou kunnen krijgen. Als het anders is, moet de heer Von Martels dat nu vertellen.

De heer **Von Martels** (CDA):

Het is niet anders, maar de vraag aan u was of het een bevestiging is van de manier van denken zoals u een en ander voor u ziet. Niets meer en niets minder.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja.

Voorzitter. Dan kom ik op het onderwerp «Basisnet». Misschien is het goed om daarover een paar inleidende opmerkingen te maken, ook omdat een groot deel van de commissie, op één lid na de gehele commissie, nieuw is. Het Basisnet Spoor is iets wat wij hebben ontwikkeld als een extra beveiliging, bovenop de bestaande Europese veiligheidsnormen voor het spoorgoederenvervoer. Wij respecteren de bestaande Europese wetgeving. Op basis van die wetgeving en van een aantal veiligheidsnormen kun je niet zeggen, zelfs met de overschrijdingen van de plafonds die hebben plaatsgevonden, dat de veiligheid in het geding is geweest. Ik vind het zo belangrijk om dat te zeggen, omdat heel gemakkelijk de indruk kan worden gewekt dat dit wel het geval is. Dat snap ik ook. Als je ziet dat er een norm is en dat die wordt overschreden, dan klopt er iets niet. Dat klopt met de wetgeving zoals de Kamer die heeft geaccepteerd, maar het betekent niet dat er langs die routes een situatie is geweest waarvan je moet zeggen: dat was onveilig. Het klopt wel dat wij de hogere lat, die wij onszelf hebben opgelegd, niet op alle fronten hebben gehaald. Dat vind ik een reden voor interventie, al was het maar omdat wij dit gewoon met elkaar hebben afgesproken en al was het maar omdat Nederland een dichtbevolkt land is met veel goederenvervoer, ook op het spoor. Wij willen met elkaar die nationale kop op de Europese regelgeving gewoon respecteren. Als er woorden vallen als «tekortschieten» – dat ben ik niet helemaal eens met de heer Jetten – moeten wij dit wel in het achterhoofd houden voordat zo'n uitspraak volgt.

Welke acties gaan wij de komende maanden ondernemen en hebben wij voor een belangrijk deel al in gang gezet om het Basisnet Spoor letterlijk verder op de rails te krijgen? Welnu, er is een begin gemaakt met de instelling van een zogenaamd serviceloket bij ProRail, waar vervoerders en verladers kunnen afstemmen voor meer sturing van vervoersstromen vooraf. Wat zich wrekt in het systeem is dat je eigenlijk pas in het jaar na afloop zag wat de vervoersstromen waren. Er was dus eigenlijk weinig vervoerssturing vooraf. Voor een deel is wel geprobeerd om dat via de plafonds te bereiken – daar zal ik zo nog op terugkomen – maar dat is eigenlijk niet effectief gebleken. Het is een «softe sturing» in de woorden van de heer Jetten en daarin heeft hij gelijk. Zeggen «dit is de limiet» en dan maar zien of het gaat lukken, is natuurlijk niet heel erg effectief gebleken. De volgende stap is het routeringsbesluit. Ik zal daar zo meteen nog iets over zeggen. De consultatie daarvan start ik. En ja, het is waar: er is een onafhankelijk onderzoek geweest waaruit bleek dat ik die stap nog niet hoeft te zetten. De heer Middendorp zit daarom een beetje op het vinkentouw, want hij vraagt: blijf je wel voldoende verleiden? Ja, maar niet «ohne Ende». Er zit dus wel een grens aan de verleidingstactiek. Ik heb inderdaad een wortel, in de vorm van goed onderling overleg, meer sturen vooraf en heel goed kijken naar wat er gedaan moet worden aan de aantrekkelijkheid van het vervoer over de Betuweroute. Dat is de wortel, maar ik heb ook de stok. Die kan later, op elk moment nadat de consultatie heeft plaatsgevonden, worden ingezet. Wanneer? Dat weet ik niet, want wij moeten eerst bezien of de huidige set maatregelen effectief is. Dat heeft dus in ieder geval nog wel een paar maanden nodig. Wat u nu hebt gezien aan overschrijdingen, is feitelijk voor een deel nog gedateerde informatie. De zogenaamde Tsjechië-treinen zijn daar bijvoorbeeld nog niet in meegenomen. Die zijn verlegd, maar dat gaat u pas in de volgende voortgangsrapportage zien. Het effect daarvan komt later, omdat dit niet meer in deze cijfers meegenomen kan worden.

Wij werken aan een prestatieregeling om het vervoer van gevaarlijke stoffen via de Betuweroute te stimuleren. Dat is de afdeling «verleiden». Wij spreken met vervoerders en verladers over het vrijwillig verleggen van routes. Wij zoeken in het kader van een studie naar toekomstige behoeften van Chemelot naar de mogelijkheden van de binnenvaart. Men is daarmee al aan de slag geweest. Het is minder gemakkelijk te realiseren dan iedereen denkt, want het is nu eenmaal niet zo dat er water ligt op alle

plekken waar het spoorgoederenvervoer daadwerkelijk moet zijn. Een overslagpunt realiseren is één ding, maar als er geen plek is waar de binnenvaart naartoe kan, heb je wel een probleem. Daar zit soms een hindernis.

De heer **Von Martels** (CDA):

U geeft terecht aan dat het niet zo gemakkelijk is. Mijn vraag richt zich vooral op het feit of u wilt stimuleren en of u genegen bent om financiële ondersteuning te bieden. Daar richt zich mijn vraag op. Dat het moeilijk is, weten wij allemaal. Het vraagt gewoon om investeringen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, maar niet als die niet rendabel zijn. Wij moeten wel blijven investeren. U hebt net omstandig met elkaar vastgesteld dat het geld niet als manna uit de hemel komt vallen. Ik vrees dat dit helaas waar is. Wij bezien dus op wij op basis van studies een bijdrage kunnen leveren aan overslagpunten. Dat hebben wij met verschillende regio's afgesproken, maar het moet dan wel eerst uit de studies blijken. Wij doen dat dus niet met een blanco cheque.

De heer **Von Martels** (CDA):

U zegt dus: als het rendabel is, ben ik bereid om te investeren.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ja, maar dat zal voor een deel door mijn opvolger moeten worden gedaan, zeg ik tegen de heer Von Martels. Wij hebben de verplaatsing van spoor naar binnenvaart onderzocht. Ik pak dit onderwerp maar meteen even erbij. Daarbij zijn 40 vervoerstromen van 28 bedrijven onderzocht. Stromen vanuit Rotterdam, Dordrecht, Sittard en Geleen bleken kansrijk. Alleen die laatste was overigens relevant voor het Basisnet Spoor. Het vergt inderdaad een investering in opslag en overslag. Wij nemen dat mee in studies die nu worden uitgevoerd naar toekomstige vervoersbehoeften, bijvoorbeeld van Chemelot. Op enig moment zal daar inderdaad een besluit over moeten worden genomen. Wij bereiden dat wel voor, maar ik heb niet al een soort «go» kunnen geven, gelet op de demissionaire staat waarin het kabinet verkeert en gelet op het feit dat de studie nog niet is afgerond. Dat ga ik ook niet doen, ook niet na lang aandringen. Er worden extra veiligheidsmaatregelen getroffen die een risicoreductie opleveren. Op routes voor vervoer van gevaarlijke stoffen wordt bij 25 extra seinen ATB-Vv aangelegd, het geüpgradede systeem. Het routingsbesluit is in de afgelopen maanden uitgewerkt, en zoals gezegd: ik heb besloten om, tegen het advies in, wel de volgende stap te zetten, namelijk richting een definitief routingsbesluit. Dit betekent dat wij de consultatiefase hebben gestart. Dat doe ik om juist in deze tijd, nu er nog rust is, dit allemaal te doen. Ik wil niet dat ik, op het moment dat het straks toch niet goed blijkt te gaan met de verleiding, alsnog halsoverkop moet komen tot een routingsbesluit. Ik heb het bedrijfsleven voorgehouden dat men daar belang bij heeft. In deze fase kunnen wij dat overleg nog voeren. Op het moment dat zou blijken dat die verleiding niet werkt, zal er druk zijn – ik neem aan ook van de Kamer – om onmiddellijk in te grijpen. Als je dan nog die consultatie in moet, met alle gevolgen van dien, kost het gewoon te veel tijd. De bedoeling van zo'n routingsbesluit is dus dat je afdwingt dat er zo veel mogelijk via de Betuweroute wordt gereden. Wij zijn nu eerst bezig met de set maatregelen die op vrijwillige basis plaatsvinden. Zo doen wij het. Wij doen dus niet alleen maar aan verleiden. Wij hebben, zoals gezegd, ook een stok achter de deur.

De heer **Middendorp** (VVD):

Dank voor de uitleg. Het is toch lastig voor mij om dat verleiden op positieve wijze, gezellig, te kunnen interpreteren, als die stok niet achter

de deur staat, maar achter de rug van de verleidster, als ik het zo mag zeggen. Die stok is heel dichtbij. Ik heb er toch een probleem mee om enthousiast met de sector aan de slag te gaan om te verleiden en te bezien wat eruit komt et cetera. De Staatssecretaris moet uiteraard vooruitkijken, maar om meteen al bij dat verhaal te starten met de stok...

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik heb dat probleem niet. Ik vind dat gewoon verstandig. Ik geef de sector de kans om zelf mee te helpen zijn probleem op te lossen. Mijn enige signaal is: als jullie het niet zelf doen, doe ik het. Ik vind dat fair. Als ik nu begon met het invoeren van een routeringsbesluit en daarna begon met de afdeling verleiding, zou u gelijk hebben. Nu vind ik dat u dat niet hebt.

De heer **Middendorp** (VVD):

Het punt is dat het er ook op kan lijken dat de Staatssecretaris al in de volgende fase is. Ik heb namelijk best heel veel vertrouwen in alle verleidingsactiviteiten die de Staatssecretaris op dit terrein aan het ontplooiën is. Misschien is mijn beeld ook wel dat het kan lukken zonder dat er een stok aan te pas komt. Die kan wat mij betreft echt achter de deur blijven staan. Het is wel een heel verschil om te moeten oordelen over de vraag hoe het nu gaat met het verleiden, als wij tegelijkertijd eigenlijk al aan de slag zijn om de stok erbij te halen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Als u zo veel vertrouwen hebt in mijn verleidingskunst, weet u dat de stok niet in werking treedt. Ik zou zeggen: het is gewoon het beste van twee werelden.

De heer **Jetten** (D66):

Ik probeer even twee dingen aan elkaar te koppelen: de stok, waarvan de Staatssecretaris net zei dat zij die op elk moment kan inzetten, en het reeds gestarte consultatieproces. Ik vind het verstandig om dat nu al te starten, want dan ben je klaar als je hem nodig hebt. Ik heb wel een vraag over de definitie van de stok. Wat worden de nieuwe plafonds? Dat is het proces waarin wij zitten. Als die nieuwe plafonds er zijn en er sprake is van een overschrijding, gaat u dan direct die stok toepassen? Welke rol krijgen de decentrale overheden in het bepalen daarvan? Ik gebruikte in mijn eerste termijn het woord «tekortgeschoten». Dat ging niet over veiligheidsrisico's, maar wel over verwachtingenmanagement. Wij hebben bij bewoners en decentrale overheden verwachtingen gewekt, namelijk dat zij minder treinen zouden krijgen, maar het zijn er meer geworden. Welke verwachtingen wekken wij nu bij decentrale overheden? Welke rol krijgen zij in het bepalen van de plafonds en het beslismoment wanneer de stok moet worden ingezet?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dat zijn echt drie verschillende vragen. Ik ga ze maar even afpellen, want anders raken wij in de war. De consultatie over het routeringsbesluit wordt voor de zomer gestart. Deze consultatie geeft de sector inderdaad ook nog de kans om de eigen punten inzichtelijk te maken en levert daarmee een basis voor een reëel besluit. Of, en zo ja op welke wijze, dat routeringsbesluit zal worden ingezet, is uiteindelijk een rijksbesluit. Het is mijn routeringsbesluit. Niet van mij persoonlijk, maar in mijn functie. Ik zal het steeds zo blijven doen als ik het gedaan heb vanaf het begin dat dit dossier opkwam.

Toen het voor het eerst mis bleek te gaan, ben ik onmiddellijk zelf uit eigen beweging afgereisd naar toen nog Eindhoven en heb daar met een heleboel lokale bestuurders om de tafel gezeten om te bespreken wat wij nu gingen doen. Daarin heb ik wel een regierol, want natuurlijk moet het ministerie in overleg met alle mensen die betrokken zijn, van ProRail en

vervoerders, een standpunt bepalen. Ik ga dus niet blanco aan tafel zitten. Dat is ook niet mijn stijl; ik heb meestal, als het lukt, een oplossing. Ik consulteer hen dus wel, maar het is uiteindelijk een rijksbesluit. Dat zijn nu eenmaal de verhoudingen, maar ik zal het nooit doen in de vorm van een overval op de bestuurders. Dat vind ik niet fair. Ik denk dat de heer Laçin heel terecht zei dat zij de eersten zijn die worden aangesproken door hun burgers. Ik begrijp dat ontzettend goed. Wij hebben er in het afgelopen jaar heel veel aan gedaan om het overleg met bestuurders enorm op te schalen en te verbeteren en de informatievoorziening voor hen veel inzichtelijker te maken. Dat vind ik ook normaal: dat is collegiaal bestuur. Ik zal hen dus niet overvallen, maar aan het eind van de rit is het wel mijn verantwoordelijkheid en niet die van iemand anders. Zo wilde ik het doen. De herijking van de plafonds is wel belangrijk. De heer Laçin zei er een paar dingen over die mij letterlijk uit het hart zijn gegrepen. Al de dingen die u hier zegt, heb ik ook intern zo gezegd. Dat kunnen mijn mensen bevestigen. Wij gaan geen plafonds herijken om het zaakje minder veilig te maken. Dat zou een heel verkeerde exercitie zijn. Dat heb ik met mijn hand op mijn hart beloofd aan alle lokale bestuurders, die natuurlijk dezelfde vraag stelden. Daar heb je een term voor: PR 10⁻⁶. Dat wilt u misschien allemaal niet weten, maar daar houden wij aan vast. Het probleem van het systeem zoals wij dat nu kennen is, dat de ontwerpers van het systeem dachten dat de sturing over de Betuweroute zou kunnen worden bevorderd door sommige routes expres een veel lagere capaciteit te geven, niet wegens veiligheidsargumenten, maar om te stimuleren dat iedereen vooral maar over de Betuweroute zou gaan. Nu blijkt dat dit eigenlijk helemaal geen goede manier van sturen is. Sterker nog, nu blijkt dat dit op bepaalde momenten de veiligheid misschien juist eerder in diskrediet zou kunnen brengen. Als je onnodig afknijpt op routes waar dat om veiligheidsredenen helemaal niet nodig is, loop je het risico dat op andere routes onnodig extra treinen rijden. Daar zit de crux. In het overleg met de lokale bestuurders heb ik op hun verzoek het volgende toegezegd. Zij zeiden: je zou nog toe kunnen naar aangescherpte veiligheidsnormen. Dat heet dan officieel PR 10⁻⁸ bij mijn weten. Daarvan hebben wij gezegd: laten wij dat in beeld brengen, in het kader van het nadenken over de herijking. Ook hiervoor geldt hetzelfde: ik zal hen niet overvallen. Wij bespreken dit en zullen dat in goed overleg doen. Uiteindelijk is het wel een rijksverantwoordelijkheid. Dat is de bestuursstijl waarvan ik vind dat je die bij dit soort moeilijke processen moet hanteren. Op de vraag van de heer Laçin «u gaat toch niet herijken en daarmee afbreuk doen aan de veiligheid?» kan ik maar één ding zeggen: dat ga ik niet doen. Daar ben ik helemaal niet voor en dat ben ik helemaal niet van plan.

De voorzitter:

De heer Jetten heeft een vervolgvraag. Het is afgepeld, hè?

De heer Jetten (D66):

Het is inderdaad fijn dat de Staatssecretaris het even afpelt. Mijn eerste vraag stelde ik bewust in die samenhang, omdat dit volgens mij belangrijk is. Het was een heldere uitleg, maar ik probeer die nog iets scherper te maken. Stel, ik ben een lokale bestuurder. Kan ik dan het volgende tegen mijn inwoners zeggen? «Ik word geconsulteerd over de nieuwe normen, waarbij geen afbreuk wordt gedaan aan veiligheid en ik word geconsulteerd over het routeringsbesluit. Wij proberen daar als sector en de verschillende overheden samen goed uit te komen, maar mocht dat niet lukken, dan zal de Staatssecretaris vanuit haar bevoegdheid de knoop doorhakken, hetzij over de plafonds, hetzij over het routeringsbesluit.»

Staatssecretaris Dijkma:

Ja, exact. Dat lijkt mij een correcte weergave van de werkelijkheid.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

In tegenstelling tot de heer Middendorp zijn wij er zeer positief over dat de stok al duidelijk aanwezig is. Dat lijkt mij een goede stap, omdat het gaat om veel zorgen van veel mensen. Dat gaat een beetje voorbij de gezelligheid. Mijn vraag is, of de Staatssecretaris scherper kan maken wanneer zij het nodig acht om die stap naar het routeringsbesluit te zetten. Wanneer definieert zij voor zichzelf dat de verleiding of de interventie op een andere manier succesvol is? Wanneer is die omslag? Is dat kwantitatief aan te geven? Ik heb al eerder gevraagd welk aandeel van het vervoer van gevaarlijke stoffen via de Betuweroute kan lopen. Wat zijn de omslagmomenten?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Wij doen nu een paar dingen tegelijk, zodat we aan het eind van dit jaar hierover een besluit kunnen nemen. We kijken naar de routes, maar ook naar bijvoorbeeld de consultatie. Die is dan ook gereed, dus we hebben dan alles klaarliggen. Dan zal ook moeten blijken of datgene wat we in werking gezet hebben voldoende effect heeft en ons helpt om weer onder de normen te komen. Dat kan ik nu niet zeggen, maar aan het eind van dit jaar hebben we daar wel een goed beeld van.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Maar welke criteria, welke parameters gebruikt u om aan het eind van het jaar te zeggen dat uw beleid succesvol genoeg is geweest en het routeringsbesluit dus niet nodig is, of dat uw beleid niet succesvol genoeg is geweest en die stap dus gezet moet worden?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik snap uw vraag wel. U vraagt naar een percentage, maar dat hebben wij nu niet voorhanden. ProRail gaat in het loket alle opties inventariseren. Van daaruit gaat het bekijken waarom men de Betuweroute niet gebruikt. Is dat omdat het vervoer nou eenmaal niet aan de andere kant van de Betuweroute moet zijn, of is er een commerciële reden waarom men niet via de Betuweroute gaat, terwijl het wel kan? Daar krijgen we dan beter zicht op. Vervoerders en verladers zullen ook echt maximaal inzetten op dat loket, want zij hebben er natuurlijk belang bij om het tegendeel te bewijzen. Op basis daarvan krijgen we dus een beter beeld van de feitelijke situatie. We krijgen nu natuurlijk ook voortdurend, veel vaker dan eerder, een update over de feitelijke cijfers die gerealiseerd zijn op die routes. We kunnen dus veel scherper in de gaten houden of het aantal overschrijdingen daadwerkelijk heel hard daalt of dat het bijvoorbeeld stagneert. Die informatie is aan het eind van het jaar met een nieuwe update weer voorhanden.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik probeer het even goed scherp te krijgen voor mezelf. Ik begrijp dat het bij dat loket gaat om een verkenning van alle factoren die een rol spelen in de keuze van vervoerders om wel of niet de Betuwelijn te gebruiken. Maar uiteindelijk is het, zoals u al zei, toch uw verantwoordelijkheid om een keuze te maken voor een routeringsbesluit en om criteria te hanteren met betrekking tot de vraag wanneer dat besluit genomen moet worden? Onder welke condities moet dat besluit genomen worden? Dan hebben we het over een bepaald percentage. Hoeveel mag er nog worden afgeweken van de norm? Welk percentage moet veilig vervoerd worden?

Staatssecretaris **Dijkma**:

In het najaar komen er een aantal zaken samen. Dan hebben we bijvoorbeeld alle maatregelen en de resultaten daarvan in beeld. Dan weten we of die maatregelen werken en of ze ervoor zorgen dat het aantal overschrijdingen daadwerkelijk naar beneden gaat. Dan hebben we ook

de ruimte om te bekijken of dat beleid daadwerkelijk succesvol is. Op basis daarvan zullen we die afwegingen moeten maken. Ik kan dat niet vastplakken op bijvoorbeeld een percentage. Uiteindelijk moeten we immers vaststellen of datgene wat we in beweging hebben gezet werkt, en goed werkt, of dat het eigenlijk niet functioneert. Dan komt zo'n routeringsbesluit in beeld. U moet zich realiseren: dat kun je niet lichtvaardig nemen, want het moet ook juridisch overeind blijven als een van de vervoerders het er niet mee eens is. Dat zullen we dus heel goed wegen, ook op basis van de eerdere inspanningen. We zullen dan ook moeten laten zien dat die niet gewerkt hebben. Maar als die evident niet werken, omdat die overschrijdingen blijven bestaan, dan hebben we een basis voor het nemen van zo'n routeringsbesluit. Alle informatie, de redenen waarom we dingen doen of niet doen en de argumenten op basis waarvan dat gebeurt, krijgt u allemaal in beeld. De lokale bestuurders willen die natuurlijk graag wegen, ook voor zichzelf, en wij zullen die ook inzichtelijk maken voor de Kamer. De Kamer zal dan kunnen besluiten of ze het met die beslissing eens is of niet. Uiteindelijk ligt de bevoegdheid weliswaar bij mij, maar de macht bij de Kamer.

De voorzitter:

Mevrouw Kröger, als u nog iets wilt zeggen, dan kost u dat een echte interruptie.

Vervolgt u uw betoog, Staatssecretaris.

Staatssecretaris Dijkma:

De heer Jetten vroeg net als de heer Laçin aandacht voor de informatievoorziening voor omwonenden. Ik ken dit specifieke experiment niet. Ik weet wel dat er bijvoorbeeld in Brabant een app is ontwikkeld om omwonenden mee te informeren. Dat gebeurt dus breder. Ik zal met de overheden in Oost-Nederland in contact treden om te bekijken of we zoiets misschien breder landelijk kunnen inzetten om mensen van een en ander op de hoogte te stellen. Dat lijkt mij een goede zaak. Ik kom bij het blok trillingen en geluid.

De heer Von Martels (CDA):

Voorzitter, mag ik nog even terugkomen op het afgelopen blok?

De voorzitter:

Ja, dat mag. U mag één vraag stellen.

De heer Von Martels (CDA):

Ik wil het nog even hebben over de vervoerders, Staatssecretaris. Die zien natuurlijk reikhalzend uit naar het moment waarop u met prikkels komt om ervoor te zorgen dat de Betuweroute optimaal benut wordt. Een van de mogelijke prikkels is lagere tarieven. Denkt u ook aan die prikkel, en zo ja, wanneer zou die kunnen ingaan?

Staatssecretaris Dijkma:

Ik heb de Kamer daar maandag een uitgebreide brief over gestuurd. Daarin ben ik ook ingegaan op het dossier Duitsland. Ik kan me echter voorstellen dat u die gemist hebt, aangezien er voor het zomerreces nog een hausse aan brieven uitgaat. Bij mijn weten is er morgen ook een verslag van een schriftelijk overleg over dit onderwerp in de plenaire zaal. Het komt kort en goed op het volgende neer. Duitsland heeft inderdaad het voornemen om tarieven te verlagen. Dat wordt in september wel of niet geëffectueerd, want dan moet het kabinet daar een besluit nemen. Als dat gebeurt, heeft dat natuurlijk ook betekenis voor de Nederlandse tarieven. Dat is zo. Ik kan daar nu alleen niet op vooruitlopen. Daar kan ik wel iets over zeggen op het moment dat dat een feit wordt. Dan zullen we dat ook mee moeten wegen in de wijze waarop wij onze tarieven

vaststellen. Dat begrijp ik, maar ik wacht wel eerst af of de belofte werkelijkheid wordt. Dat is nog niet zo, dus dat moeten we wel bezien. Wat betreft die prikkels: er ligt nu een stelselwijziging voor de gebruikersheffing bij de Kamer voor. Mijn vriendelijk verzoek was om dat te behandelen, zodat we verder kunnen. We hebben daar ook uitgebreid met de spoorgoederenvervoerders over gesproken. Zij waren aanvankelijk niet blij met de gedachte dat er misschien een milieuheffing zou komen, maar we zitten nu in een situatie waarbij we eerder een soort positieve prestatieprikkel willen inzetten om hinder te voorkomen. Daar hebben we het volgens mij voldoende over gehad. Ik denk dat het een goed systeem is. Als de Kamer dat ook vindt, dan kunnen we op basis van zo'n nieuw systeem tenminste de vervolgstap zetten, namelijk bepalen hoe hoog die heffingen moeten zijn. Als de Kamer alles in een vrieskist zet en we er niet meer over mogen praten, dan hebben we een probleem.

De voorzitter:

We praten hier morgen over verder bij het VSO. Dan mag u het daar met elkaar afronden.

Staatssecretaris Dijkma:

Hartstikke goed, voorzitter. Ik reken op u.

Ik was gebleven bij het blok trillingen en geluid. Ik denk dat het wel goed is om te zeggen dat ik zelf een paar maanden geleden al in Brabant ben gaan kijken en met bewonersorganisaties heb gesproken die hier aandacht voor vragen. We doen nu onderzoek, maar ik vind het wel belangrijk dat we dat echt goed doen. Er is namelijk nog geen eenduidig verband vastgesteld tussen de snelheid van goederentreinen en de mate waarin er sprake is van trillingen. Er zijn zowel snelle als langzame treinen die trillinghinder veroorzaken, en ook snelle en langzame treinen die geen hinder veroorzaken. Dat is eerder gebleken uit onderzoek in Goes, Rosmalen en Tricht. ProRail kijkt nu nader naar de factoren, zowel gerelateerd aan de spoorbaan als aan het materieel – dat kan natuurlijk ook van bepalende invloed zijn – die de overwegende oorzaak zijn van trillinghinder. We zoeken op dit moment uit of het wettelijk mogelijk is om langzaam rijden in de nacht af te dwingen, en als dat niet zo is, wat er dan aan wet- en regelgeving zou moeten worden veranderd. Ik meen dat we nu op vijf trajecten met een experiment bezig zijn. ProRail brengt ook nog in kaart wat er aan de seingeving moet veranderen en of langzaam rijden in de dienstregeling van het overige verkeer en het onderhoud van de sporen is in te passen. Iedereen denkt namelijk wel dat het 's nachts lekker rustig is en dat dat allemaal moet kunnen, maar er schijnen best nog wat haken en ogen aan te zitten. Voordat je de puzzel helemaal hebt gelegd, ben je wel even verder. De Kamer krijgt hier in het najaar weer informatie over. Dit dossier is opgepakt. We leunen niet achterover. Op basis van onderzoek gaan we met een voorstel komen. Dan brengen we ook in kaart wat dat eventueel zou kunnen betekenen voor wet- en regelgeving. Dan komen we bij de Noordtak Betuweroute. Dat is ook een all-time favourite. In juni 2014 is aan de Kamer voorgesteld om in 2020 te besluiten over een nieuwe goederenlijn door Oost-Nederland. Toen is besloten om de routing van het goederenvervoer in Oost-Nederland op het bestaande spoor te houden, maar de Noordtak wel in beeld te houden. Vervolgstappen zijn dus in 2020 aan de orde. Daarbij zullen we vooral de ontwikkeling van het spoorgoederenvervoer via de NMCA, de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse, meenemen. De Kamer heeft recent zo'n analyse gekregen. De Minister en ondergetekende hebben de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse onlangs aan de Kamer aangeboden. Ik zeg erbij dat de prognoses voor spoorgoederenvervoer ten opzichte van de vroegere scenario's wel naar beneden zijn bijgesteld. Het is dus niet zomaar gezegd dat dit tot een positief besluit leidt. Het is natuurlijk wel belangrijk om te weten of er ook voldoende treinen overheen gaan. Ik kan

u vertellen dat de Betuweroute op dit moment nog lang niet rendabel is. Daar heeft de Kamer ook heel lang onderzoek naar gedaan. Ik weet dus niet zeker of de Kamer weer dit type onderzoek wil doen. Maar dat is aan u allen.

De heer **Jetten** (D66):

Dank voor de beantwoording. Uit de NMCA blijkt overigens wel dat juist de Benthimeroute enorm in trek is bij het spoorgoederenvervoer. Wij hebben het net uitgebreid gehad over verleiden, de stok et cetera. Dat zal voor gevaarlijke stoffen vast gaan lukken. Maar ik vrees dat de Benthimeroute voor containervervoer toch heel erg interessant blijft. De vraag is: willen we dat over die route blijven leiden, gezien de NMCA, of moet dat uiteindelijk toch via de Noordtak van de Betuweroute gaan lopen? 2020 is inderdaad afgesproken als nieuw kantelmoment, maar gezien de nieuwe informatie, en ook de voorstellen die de Staatssecretaris nu doet voor verdere aanscherping van het Basisnet, kan het interessant zijn om dat moment eerder te laten plaatsvinden. Want volgens mij kan niemand van ons beloven dat goederenvervoer over het spoor uiteindelijk zal verdwijnen in Oost-Nederland. We kunnen wel bekijken hoe we het over betere routes kunnen laten lopen. Is de Staatssecretaris met mij van mening dat het, ook gezien de NMCA, misschien verstandig is om dat besluit naar voren te halen en het niet pas in 2020 weer op te starten?

Staatssecretaris **Dijkema**:

Dat is nou bij uitstek een afweging die een nieuwe bewindspersoon zou moeten maken, niet ik. Daar ben ik heel eerlijk in. Ik kan daar nu wel iets over zeggen, maar degene die na mij komt moet dat dan weer gaan uitwerken. Ik weet niet zeker of u er helemaal gelijk in hebt dat je dat op basis van de huidige NMCA zou kunnen stellen. Ik woon in de buurt van de Benthimeroute, dus ik snap hartstikke goed dat op een gegeven moment de afweging gemaakt moet worden of we een dedicated spoorlijn willen waarmee we de steden kunnen ontzien. Maar dat kun je niet doen op basis van het argument dat dat financieel en economisch rendabel is. Dat moet je om maatschappelijke redenen doen. Dan moet je van tevoren ook zeggen: we gaan nu enorm investeren, en dat doen we niet omdat dat economisch gezien enorm nuttig is, maar dat doen we voor de mensen. Dat is op zichzelf een heel gereed argument; daar kan ik me van alles bij voorstellen. Maar je moet dat wel afwegen in een periode als deze. Ik weet niet hoeveel geld er straks komt; daar zit de Kamer dichterbij dan ik, zou ik haast zeggen, dus misschien kunt u daar nog iets over zeggen. Maar dat zal altijd spannend zijn. We hebben de overwegen behandeld, we hebben ERTMS bij de kop gehad en er zijn nog wel een paar investeringen. De heer Von Martels wil mij al graag voortvarend aan de slag laten gaan met de overslagplekken. Dan is het een kwestie van kiezen. Het zou dus niet fair zijn, mijnheer Jetten, als ik nu zou zeggen: dat is prima. Ik weet namelijk dat ik, als ik ja zeg tegen u, mijn opvolger in een best wel ingewikkelde positie breng. Dat vind ik niet eerlijk en dat ga ik niet doen. Als u dit echt heel belangrijk vindt, kunt u het via een andere route afdwingen, lijkt mij, namelijk aan de onderhandelingstafel. Doe uw best.

Ik kom op de overwegen. We investeren echt heel fors in overwegveiligheid, in totaal nu bijna 250 miljoen. We hebben twee programma's. Het eerste is het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO), voor beveiligde overwegen. De 200 miljoen is nu eigenlijk bijna helemaal verplicht. Dat is in vijf tranches gebeurd. Het tweede is het Programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO's). Dank voor de complimenten voor dit programma, tot en met de heer Van Aalst. Het is ook echt een goed programma, dus ik snap dat wel. Daar hebben we 25 miljoen extra voor vrijgemaakt. Dat hele overwegprogramma is goed op stoom. We hebben bijvoorbeeld met Winterswijk en de provincie Gelderland

overeenstemming bereikt over het aanpakken van vijf gevaarlijke NABO's, Niet Actief Beveiligde Overwegen. In het noorden en oosten van het land zijn we ook bezig om heel goed te bekijken wat er moet gebeuren. Er moet natuurlijk ook cofinanciering plaatsvinden. Dat loopt allemaal. De heer Laçin vroeg of die 25 miljoen wel genoeg is. Dat is uiteindelijk ook een kwestie van wegen. We hebben er al heel veel in geïnvesteerd en het programma is goed op stoom. In totaal is er voor het NABO-programma nu 38 miljoen beschikbaar. We hebben samen met ProRail afspraken gemaakt met de provincies waarin de meeste overwegen liggen – het gaat vooral ook om de Niet Actief Beveiligde Overwegen, die met name in het noordoosten van het land liggen – over het ontwikkelen van gebiedsgerichte plannen om dit aan te pakken. Ook met andere regio's is ProRail overigens in gesprek. Daarnaast hebben we een zogenaamde innovatieve proeftuin. Die is heel indrukwekkend. Bij ProRail zijn mensen bezig om te kijken naar mogelijkheden om tegen gemiddeld veel lagere kosten dan nu de veiligheid van een overweg te verbeteren. Je kunt mensen bijvoorbeeld waarschuwen met lichtsignalen of met aanpassingen op de weg zelf, waarmee je iedereen echt totaal alert krijgt. Op zich zitten daar wel een paar veelbelovende oplossingen bij. Op basis daarvan kunnen we misschien ook veel meer doen met het budget dat we nu hebben. Dat is wel belangrijk, want ik heb niet zomaar nog 100 of 200 miljoen. Die heb ik sowieso niet, maar mijn bescheiden inschatting is dat je, met alle noodzakelijke investeringen op het spoor, zelfs in een nieuwe kabinetsperiode nooit alles zomaar geregeld hebt. Dit type innovatie is dan echt belangrijk om dingen voor elkaar te krijgen. Het is dus hartstikke goed dat daar nu zo hard aan gewerkt wordt.

De heer **Laçin** (SP):

Ik heb een klein vraagje over innovatie en de pilots op dat gebied. Wanneer horen wij daar meer over? Krijgen wij daar op korte termijn een rapport of een briefing over? We zijn wel heel erg benieuwd.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Dat snap ik. Volgens mij is er in het najaar meer bekend. Ik heb een paar maanden geleden een presentatie gekregen van de ideeën. Daar wordt nu mee geëxperimenteerd. De Kamer zal op een gegeven moment ook willen weten welke kansrijk zijn en welke niet, en wat het potentieel zou kunnen opleveren. Daar komen we in het najaar dus op terug.

U stelde ook nog een vraag over de particuliere overwegen, mijnheer Laçin. Die pakken we op zich aan, maar we volgen wel een risicogestuurd aanpak. Het punt is dat het risicoprofiel bij particuliere overwegen ondanks dat vreselijke ongeluk vaak veel lager is. Als je moet kiezen, moet je gaan voor de overwegen waarbij men het meeste risico loopt. Maar als er kansen zijn om overwegen op te heffen – dat kan namelijk ook – dan doen we dat ook. Daar is vooralsnog ook beperkt – ik zie hier een streep staan onder het woord «beperkt» – geld voor.

Mijn laatste punt is geen apart blok, maar een antwoord op een vraag over het thema suicidepreventie. De ellende met dit onderwerp is altijd: hoe meer je erover communiceert, hoe slechter het is, want het brengt mensen helaas soms op heel verkeerde gedachten. Het is wel een van de prioriteiten op het terrein van spoorveiligheid, zowel voor ProRail en NS als voor mij. Het nieuwe programma Suicidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor van ProRail is nu ingericht voor een periode van dit jaar tot en met 2021. Deze aanpak richt zich op het versterken van preventie en op het verkorten van de afhandeltijd als er een vreselijk incident plaatsvindt. Die maatregelen moeten een verbetering opleveren van de spoorveiligheid, maar natuurlijk ook van de betrouwbaarheid van de dienstregeling. Er worden hekwerken, anti-loopmatten en schrikverlichting geplaatst. Ook wordt er gewerkt met cameratoezicht op afstand, cursussen voor de mensen die met treinen werken en gerichte media-

aandacht. Het programma is tot stand gekomen met behulp van alle reizigers- en goederenvervoerders. We hebben er 14 miljoen voor beschikbaar. En ja, we gaan natuurlijk ook optrekken met ggz-instellingen, brandweer en politie – dat was de vraag van de heer Von Martels – en daarmee een landelijke dekking organiseren op dit thema. Dat komt dus goed. Daar wordt echt aan gewerkt. Daarmee ben ik aan het einde gekomen van mijn inbreng in eerste termijn.

De voorzitter:

Is er behoefte aan een tweede termijn? Dat is het geval. Ik geef u elk een minuut.

Het woord is aan de heer Jetten.

De heer Jetten (D66):

Voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor haar beantwoording in eerste termijn, en met name voor haar verheldering van het proces rondom de consultatie over nieuwe risicoplafonds en het routeringsbesluit. Ik ben blij dat de Staatssecretaris benadrukt dat het niet minder veilig mag worden en dat zij nu al start met de voorbereidingen om in te kunnen grijpen als het nodig is. D66 steunt de inzet om tot zo'n gedragen oplossing te komen, maar ook de helderheid dat er, als het niet lukt, op rijksniveau een knoop zal worden doorgehakt. Ik denk dat het goed is om die helderheid ook naar alle regio's uit te dragen.

Wat betreft de informatie voor omwonenden is het fijn dat de Staatssecretaris bereid is om de verschillende experimenten en de services die er al zijn, zoals de app in Brabant, te bekijken en de verschillende regio's informatie uit te laten wisselen, zodat omwonenden in het hele land van goede informatie kunnen worden voorzien. Dan gaat het met name over het handelingsperspectief van omwonenden als er iets mis dreigt te gaan. Ik zou graag aan de Staatssecretaris willen vragen of zij bereid is om de Kamer per brief te informeren over de uitkomsten van het overleg, zodat we dit hoofdstuk kunnen afsluiten, mocht dat voldoende zijn.

Tot slot wil ik iets zeggen over de snelheid. Het is goed dat de Staatssecretaris daarmee bezig is en dat ze in het najaar met nadere voorstellen komt. Tegelijkertijd twijfel ik een beetje of ik nu tevreden ben met dat antwoord, want deze discussie loopt al lang. Op een aantal plekken in Nederland wordt al meer dan vijf jaar gemeten welke overlast omwonenden ervaren door geluid en trillingen. Ik ben bang dat we te veel vastzitten in de vraag of treinen trillingschade veroorzaken aan huizen, wie daar dan voor verantwoordelijk is en hoe het moet worden gecompenseerd. Het gaat mij ook om de pure overlast die bewoners ervaren als ze 's nachts in hun bed liggen. Ik heb een paar staatjes – die kan ik de Staatssecretaris straks ook geven als zij dat wil – waarin te zien is hoeveel decibel het zou schelen als een goederentrein in de nacht zou zakken van 90 km/u naar 80 km/u. Ook omwonenden geven aan dat dat voor hen een acceptabele manier zou zijn om de overlast van goederenvervoer langs hun huis aan te pakken. Wellicht kan de Staatssecretaris straks nog iets meer vertellen over de voorstellen waar ze in het najaar mee komt met betrekking tot de snelheid. Dan kunnen de fracties afwegen of zij het noodzakelijk vinden om wat extra aansporingen te doen in de vorm van een motie, of dat de beantwoording van de Staatssecretaris voldoende is.

De voorzitter:

Dat was een lange minuut!

Het woord is aan de heer Laçin van de SP, of van de Socialistische Partij, als u dat zo graag wilt, mijnheer Laçin.

De heer **Laçin** (SP):

Voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor haar heldere antwoorden, vooral ook wat betreft de manier waarop het lokaal bevoegd gezag wordt meegenomen in de besluitvorming en de aanpak van overgangen. Dat waren heel heldere antwoorden. Dank daarvoor. Ik heb nog wel één klein punt, in aanvulling op wat de heer Jetten zei over de trillingen en het geluid, en het meenemen van de bewoners daarin. Volgens de cijfers die ik heb gezien, zijn er rond de 60.000 à 70.000 mensen die echt langs het spoor wonen. Zij lijden naast materiële schade vaak ook immateriële schade door geluidsoverlast en trillingen. Ik denk dat het goed is om hierbij nogmaals aan te geven dat ik ook heel erg benieuwd ben naar de bevindingen in het najaar. Daarin zou er wel sprake moeten zijn van een duidelijk plan voor wat daarmee gaat gebeuren.

De **voorzitter**:

Het woord is aan mevrouw Kröger van GroenLinks.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de uitvoerige antwoorden. Ik heb één van onze vragen niet teruggehoord. In hoeverre is het mogelijk om de chemische industrie anders te organiseren, als deel van het antwoord op de vraag hoe we omgaan met het vervoer van gevaarlijke stoffen? Vroeger denderden de chloor- en ammoniaktreinen dwars door het land. Daar zijn afspraken over gemaakt en nu is dat een stuk minder. Is de Staatssecretaris van mening dat dat een deel van de oplossing is? Ik wil de Staatssecretaris ook vragen of zij van mening is dat de Betuweroute eigenlijk altijd de veiligste optie zal zijn. Als dat zo is, zou er dan ook niet een meer kwalitatieve weging moeten plaatsvinden op basis van risico, en zou je er dan niet voor moeten zorgen dat in ieder geval de gevaarlijke treinen zo veel mogelijk wel via de Betuweroute gaan? En dan is de vraag wat daarvoor nodig is, maar goed, dan komen we weer terecht in de discussie over prikkels en stokken.

Ten slotte sluit ik me zeer aan bij de vragen van de heer Jetten over de snelheden. Wat krijgt de Kamer dan te horen over die snelheden en hoe wordt daarin meegenomen wat de effecten zijn voor omwonenden wat betreft het geluidsniveau?

De **voorzitter**:

Het woord is aan de heer Van Aalst van de PVV.

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

Voorzitter. Dank aan de Staatssecretaris voor de beantwoording. Volgens mij staat er nog één vraag van mij open, maar daar kom ik zo nog even op terug.

Wat betreft het ERTMS blijft de PVV erbij dat een systeem van 2,37 miljard dat nog steeds niet grensoverschrijdend is, gevallen van zelfdoding niet tegengaat en gevoelig is voor hacken, te weinig voordelen biedt ten opzichte van het ATB-systeem. Wij zien op dit moment dus geen noodzaak om daar zo veel geld in te investeren. De PVV kiest liever voor de urgente knelpunten op de korte termijn.

Ik kom nog even kort terug op het regiovervoer. U weet dat ook mijn hart in Oost-Nederland ligt. Wij zien natuurlijk ook een hoop voorbijkomen. Ik denk dat het met name heel belangrijk is dat de Staatssecretaris blijft communiceren met de omwonenden, de regio's en de lokale overheden. Vanochtend heb ik in de provinciale staten van Overijssel weer een aantal vragen voorbij zien komen aan de gedeputeerde. Die had daar geen antwoorden op, omdat heel veel dingen gewoon nog onduidelijk zijn. Wat zit er nu in zo'n trein? Wat wordt er nu vergund? Wij zijn de laatsten die angst of iets dergelijks willen creëren, maar het zou wel helder moeten

zijn wat er achter de schermen precies gebeurt en wat zich in die treinen bevindt.

Ik heb nog één vraag openstaan, en dat is die over de opmerking van de OVV. Die constateert dat wegbeheerders te weinig prikkels ervaren om een goede invulling te geven aan de verantwoordelijkheid voor veilige overwegen. Dat baart ons toch wel zorgen. Ik zou daarop graag een reactie willen van de Staatssecretaris.

De voorzitter:

Het woord is aan de heer Von Martels van het CDA.

De heer Von Martels (CDA):

Voorzitter. Ik dank de Staatssecretaris voor het beantwoorden van de vragen en mijn collega's voor het feit dat ze ook in de tweede ronde weer een aantal onderwerpen aan de orde hebben gesteld waar ik ook nog vragen over had. De enige vraag uit mijn eerste inbreng waar de Staatssecretaris nog geen antwoord op heeft gegeven is de vraag over de verbinding Weert-Hamont-Antwerpen. Wij zeggen dat het een hoofdspoor is; de Staatssecretaris zegt dat het een regionale verbinding is. Kan zij daar nog meer duiding aan geven?

De voorzitter:

We wachten even op de Staatssecretaris.

Staatssecretaris Dijksma:

Voorzitter. Ter bevordering van de snelheid ga ik gewoon even per geachte afgevaardigde de vragen en antwoorden af. Dan kan ik ook niets meer vergeten.

Ik ben het eens met de opmerkingen die de heer Jetten heeft geplaatst als samenvatting van de manier waarop we met de lokale bestuurders omgaan. Overigens ben ik het ook met de heer Van Aalst eens dat communicatie heel belangrijk is, ook als het gaat om wat er op welk moment in treinen zit, wanneer je kunt ingrijpen et cetera. Daar is ook echt al heel veel aandacht aan besteed en dat moeten we voortdurend blijven doen. We moeten iedereen ook meenemen en in de gelegenheid stellen om, als er besluiten vallen, daar met ons over te spreken. Dat mag geen overval zijn.

Ik zeg de Kamer toe dat ik een brief zal sturen over de service aan de omwonenden. Dat zal dan in het najaar zijn, als u dat niet erg vindt, maar die komt er gewoon. De Kamer hoeft daar dus geen motie over in te dienen. Ik hoop dat ik de heer Jetten kan verleiden om ook geen motie in te dienen over het thema geluid en trillingen. Ik zal ook uitleggen waarom niet. Ik heb recent – dat was eind vorig jaar of begin dit jaar; ik weet niet meer precies wanneer het was – 4 miljoen voor de aanpak van booggeluid uitgetrokken. Dat hebben we gedaan om de reden die de heer Laçin noemde. Op een paar plekken zijn er al jarenlang heel veel problemen, met name met piekgeluiden in de nacht. Hilversum is een voorbeeld daarvan. Dit is ook het geval ergens in het oosten van het land. We hebben een bedrag vrijgemaakt opdat er met kunststof remblokken kan worden gereden en er een aantal aanpassingen kunnen worden gedaan. Vooruitlopend op wat we precies weten of op wet- en regelgeving – dat is echt geen sinecure – hebben we gedacht: we willen nu eerst laten zien dat er serieuze aandacht is voor dit thema én de ergste nood lenigen. Dat is de aanpak geweest.

Wat betreft de trillingen hebben we aangegeven dat er onderzoek wordt gedaan naar snel en langzaam rijden. De heer Jetten zegt dat hij het allemaal kan bewijzen. Dat zal dan blijken uit de verschillende onderzoeken. We doen nu alvast onderzoek naar de vraag wat er nodig is om eventueel de regelgeving aan te passen. Als er gebrekkig onderhoud is, moeten we daar ook mee aan de slag. Er is dus echt een hele set van

allerlei maatregelen waarmee we proberen om zowel het geluid als de trillingen aan te pakken. We houden de Kamer daar ook van op de hoogte. De heer Jetten hoeft mij dus niet via een motie te vragen om vervolgbrieven te sturen. Ik kan nu alvast zeggen dat zo'n motie gewoon ondersteuning van beleid is. Die zou ik dus overnemen. We zouden kunnen zeggen: een vrouw een vrouw, een woord een woord. Dat bevalt mij altijd wel. Dat is ook het antwoord op de vraag van de heer Laçin of ik in het najaar met dat hele pakket informatie kom. Ja, dat doen we. Mevrouw Kröger heeft gelijk dat ik het bronbeleid bij de chemische industrie niet heb benoemd, maar het is er wel. We hebben bijvoorbeeld een chloorconvenant met Akzo op een haar na gevild. Daarmee kunnen we helemaal voorkomen dat er nog chloortreinen door het land denderen. Dat is al enorm teruggebracht, maar dat moet eigenlijk gewoon stoppen. We hebben ook een ammoniakconvenant met DSM, dat ertoe leidt dat een kunstmestfabriek in IJmuiden verplaatst wordt naar Geleen. Daardoor is er geen ammoniakvervoer meer tussen Geleen en IJmuiden. Soms kunnen we met een green deal of een safety deal bronbeleid voor elkaar krijgen om te voorkomen dat er onnodige vervoerbewegingen van gevaarlijke stoffen plaatsvinden. Ik ben het zeer eens met deze opmerking van mevrouw Kröger.

Als er een routeringsbesluit komt voor de Betuweroute, gaat het niet meer om de vraag of het commercieel de meest aantrekkelijke optie is, maar dan speelt de vraag of dit de veiligste optie is nadrukkelijk een rol. Dat moeten we ook in beeld brengen bij zo'n besluit, want dat moet heel goed onderbouwd worden, als je dat doorzet.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik heb een vraag over het bronbeleid. Ik noemde als voorbeeld de chloor- en ammoniaktreinen die vroeger door het land denderden en waar succesvol beleid op is. Ziet u mogelijkheden om dit uit te breiden naar andere gevaarlijke stoffen? Is dat iets wat onderzocht kan worden?

Staatssecretaris Dijkma:

Ja, er zijn mensen van mijn ministerie bezig om in beeld te brengen welke opties er nog meer zijn om aan bronbeleid te doen bij andere stoffen. Een vast onderdeel is om te kijken naar het voorkomen van vervoerbewegingen. Dan heb je ze niet meer op het spoor, maar ook niet meer op de binnenvaart en helemaal niet meer. Dat is eigenlijk beter, maar dat kan niet overal, dat moet ik er wel bijzeggen.

De voorzitter:

Dat lijkt mij helder, maar ik zie dat mevrouw Kröger een vervolgvraag heeft.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Kunnen wij als Kamer dan geïnformeerd worden welke mogelijkheden er zijn voor de meest voorkomende gevaarlijke stoffen die nu nog wel vervoerd worden?

Staatssecretaris Dijkma:

Ik denk dat ik u binnenkort sowieso over de deal met Akzo zal informeren, tot mijn vreugde. Ik zal kijken of ik die vraag daarin mee kan nemen; dat scheelt weer een extra brief. Dat vinden mijn mensen ook wel fijn. Dan kom ik bij de vragen van de heer Van Aalst over ERTMS. Daarover zijn wij het echt niet eens. Ik kan er een heel mooi verhaal tegenin houden en dat heb ik net ook geprobeerd, maar hij is daardoor niet overtuigd. Dat mag, maar dat vind ik onverstandig, omdat ik denk dat deze investering uiteindelijk wel degelijk haar nut zal bewijzen voor de capaciteit en de veiligheid. Het is nodig om op die twee punten te investeren. Ik zie niet dat dit op een andere manier dan via ERTMS gaat gebeuren. Er is geen

geheime optie C om al die onderwerpen tegelijk alsnog voor elkaar te boksen.

De heer Van Aalst had gelijk dat ik zijn vraag over de betrokkenheid van de wegbeheerders in eerste instantie had gemist; helaas, excuus daarvoor. Wegbeheerders zijn met de spoorbeheerder verantwoordelijk voor de overwegveiligheid. Zij worden daarbij ook betrokken door gegevens te leveren aan ProRail over het feitelijk gebruik van overwegen, door weggerelateerde ontwikkelingen te melden die invloed hebben op de overwegveiligheid en door gezamenlijke risicoanalyses bij wijzigingen van overwegen.

We zijn bezig met het onderzoeken van mogelijkheden voor het juridisch verankeren van die betrokkenheid van de wegbeheerder. We zien dat het instrumentarium van de Omgevingswet daarvoor voldoende mogelijkheden biedt. We voeren nu overleg met ProRail om het best passende instrumentarium te kiezen en nader in te vullen. Uiteraard gaan we dan ook met de wegbeheerders in overleg, want zo hoort dat.

Overigens nemen heel veel wegbeheerders wel degelijk hun verantwoordelijkheid bij het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen en het Programma Niet Actief Beveiligde Overwegen, bijvoorbeeld door mee te financieren. Als het beeld zou zijn dat men daar massaal steken laat vallen, wil ik dat wel even rechtzetten. Dat is niet zo; we werken goed samen, maar je moet soms wel de puntjes op de i zetten.

Dan Weert-Hamont-Antwerpen. Dat wordt de cliffhanger voor elk overleg, heb ik al in de gaten, maar het blijft leuk. Waarom is dat geen landelijk spoor? Voor Nederland is het echt regionaal spoor. Dat debat hebben we eerder gevoerd. Ik vond dat de heer Jetten dat met alle kleuring heel goed neerzette. Dat hoort daar in mijn ogen ook bij. Voor België is dit spoor inderdaad veel belangrijker, maar dat moet worden gezien bij een studie naar de resultaten van wat daar allemaal speelt. We zijn ermee bezig om dat in beeld te brengen. De Kamer krijgt hierover in het najaar meer informatie. Ik heb op dit moment geen titel en ook niet de middelen om tegemoet te komen aan het verzoek uit Limburg, dat ik ken. Er worden heel veel verzoeken gedaan door Limburg. Sommige daarvan honoreren we en andere niet. We doen het best goed bij het honoreren van verzoeken, maar deze valt daar vooralsnog niet onder. Als uit de studie blijkt dat dit anders moet, dan moeten we dat herzien, maar niet nu. Er zitten inderdaad een aantal addertjes onder het gras, dat blijf ik zeggen. Ik weet niet zeker of iedereen heel blij is als die allemaal tevoorschijn springen.

De heer **Von Martels** (CDA):

Ter correctie, het is geen Limburgs verzoek, maar een internationaal verzoek, zou je kunnen zeggen. Het is ook een verzoek vanuit Brabant om de Brabantroute deels te ontzien, dus dit verzoek komt uit allerlei hoeken en het is niet specifiek Limburgs.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Nee, dat snap ik. Ook voor de klankkleur is het misschien goed om eraan toe te voegen dat de studie waarover ik sprak, betrekking heeft op de IJzeren Rijn, en dan weet u wel hoe laat het is.

De **voorzitter**:

Ik bedank de Staatssecretaris voor haar beantwoording in tweede termijn. Ik heb een aantal toezeggingen genoteerd.

- In de volgende voortgangsrapportage zal de Staatssecretaris de risico's uitwerken die de Auditdienst Rijk signaleert voor de planuitwerking- en realisatiefase. Zij zal daarbij ook een planning per corridor opnemen. Bij toekomstige planningwijzigingen zal zij de Kamer ook direct informeren over de betekenis daarvan voor de scope en het budget van de ERTMS-uitrol.

- De Staatssecretaris zal de Kamer op de hoogte blijven houden van de uitvoering van de motie-De Boer/Hoogland d.d. 4 februari 2014 over het toetsen van ERTS-uitrolscenario's aan de veiligheid en economische meerwaarde (33 652, nr. 11).
- In het najaar ontvangt de Kamer de uitkomst van het onderzoek naar de afdwingbaarheid van langzaam rijden in de nacht met het oog op het beperken van booggeluid op locaties zoals Tricht, Woerden, Rosmalen en Goes.
- In het najaar komt de Staatssecretaris terug op de aanpak van overwegen.
- In het najaar zal de Staatssecretaris de Kamer informeren over de uitkomst van het bestuurlijk overleg over het handelingsperspectief voor omwonenden bij calamiteiten op het spoor.
- In de brief over Akzo Nobel zal de Staatssecretaris ook ingaan op de vraag van het lid Kröger over gevaarlijke stoffen.

Zo heb ik de toezeggingen hier genoteerd. Ik kijk nog even naar de leden aan mijn rechterkant.

Mevrouw **Kröger** (GroenLinks):

Ik heb bij het onderzoek naar snelheid in de nacht genoteerd dat daarbij ook zou worden gekeken naar de mogelijkheid om de wet- en regelgeving over de snelheden aan te kunnen passen. Het ging niet alleen om die vier specifieke locaties, waarbij een pilot plaatsvindt, maar het ging ook om de regelgeving.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Het is breder.

De **voorzitter**:

Dat is bij dezen opgenomen.

Daarmee zijn wij gekomen aan het eind van dit overleg over spoorveiligheid en ERTMS. Ik dank de aanwezigen, de mensen die hebben meegekeken, de ondersteuning, de Staatssecretaris en de Kamerleden.

Sluiting 18.56 uur.