

Vergaderjaar 2008–2009

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 77

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 11 december 2008

¹ Samenstelling:

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

Plv. leden: Vendrik (GroenLinks), Van der Vlies (SGP), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Hessels (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), Sterk (CDA), Aptroot (VVD), Dijs-selbloem (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Anker (ChristenUnie), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Depla (PvdA), Agema (PVV), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Van Heugten (CDA) en Neppérus (VVD).

² Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), Kant (SP), Blok (VVD), Ten Hoopen (CDA), Weekers (VVD), Van Haersma Buma (CDA), De Nerée tot Babberich (CDA), Aptroot (VVD), voorzitter, Dezentjé Hamming-Bluemink (VVD), Omtzigt (CDA), Koşer Kaya (D66), Luijben (SP), Van der Veen (PvdA), Kalma (PvdA), Van Gerven (SP), Blanksma-van den Heuvel (CDA), Cramer (ChristenUnie), Tony van Dijk (PVV), Gesthuizen (SP), Ouwehand (PvdD), Heijnen (PvdA), Tang (PvdA), Vos (PvdA), ondervoorzitter en Sap (GroenLinks).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Roemer (SP), Van der Burg (VVD), Jonker (CDA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Jan de Vries (CDA), Van Hijum (CDA), Van Beek (VVD), Boekestijn (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Van der Ham (D66), Gerkens (SP), Vermeij (PvdA), Kuiken (PvdA), Anker (ChristenUnie), De Roon (PVV), Irrgang (SP), Thieme (PvdD), Heerts (PvdA), Besselink (PvdA), Depla (PvdA), Vendrik (GroenLinks) en Mastwijk (CDA).

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ en de commissie voor de Rijksuitgaven² hebben op 29 oktober 2008 overleg gevoerd met minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat over:

- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 11 juli 2008 over de voortgang ERTMS en onderzoek ingebruikname Amsterdam-Utrecht (29 893, nr. 73);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 14 juli 2008 over de veiligheid van baanwerkers en de aanpak van STA-passages (29 893, nr. 74);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 juli 2008 over de reistijdverbetering op de Noord-Oost corridor (29 984, nr. 146);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 30 september 2008 over de 24ste voortgangsrapportage Betuweroute (22 589, nr. 296);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 24 oktober 2008 over de snelheidsverhoging naar 160 km/u op het bestaande spoorweginet (29 984, nr. 154).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

Voorzitter: Jager
Griffier: Sneep

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De **voorzitter**: Hartelijk welkom iedereen. Ik open de vergadering van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat voor een algemeen overleg met de minister van V&W over de reistijdverbetering spoor/ERTMS. Vorige week heeft de commissie de minister verzocht om voorafgaand aan dit AO een reactie te geven op het FNV-onderzoek «Onderhoud spoor onder druk», opdat deze reactie zou kunnen worden betrokken bij dit AO. De minister heeft de Kamer op 28 oktober laten weten dat hij in gesprek zal gaan met de spoorsector over de resultaten van dit onderzoek en de Kamer daarover over drie weken nader zal informeren. Over dit onderwerp komen wij dus op een later moment nog te spreken.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik begin met het hartelijk bedanken van de minister voor zijn eerste reactie op de notitie «Slimmer, sneller en zuiniger op het spoor» van de ChristenUnie. Het zal hem niet verbazen dat ik benieuwd ben wanneer de uitgebreide reactie komt. Als het enigszins mogelijk is, zou het goed zijn als de Kamer deze nog voor de begrotingsbehandeling ontvangt, zodat wij nog een aantal puntjes op de i kunnen zetten.

De Kamer heeft stukken ontvangen betreffende de stand van zaken van de ERTMS implementatie en de internationale benchmark. Wanneer komt het definitieve implementatieplan? Ik ben verontrust over een e-mail van de NS, waarin de financiële problemen rondom ERTMS op tafel worden gelegd. Ik heb van de NS gehoord dat dit de reden is dat de Kamer niet het door de minister voor september 2008 toegezegde plan heeft ontvangen met de nadere uitwerking van bijvoorbeeld de corridor Amsterdam-Utrecht.

Mijn conclusie is dat het spoorstelsel in zijn geheel moet worden gezien, dus niet alleen de vervoerders versus ProRail. Is de minister bereid om met een integrale financiering te komen die gedragen wordt door de gehele sector? In de ERTMS zit ook een strategische analyse. Ik lees veel over de risico's voor het ERTMS-project, maar er zijn ook veel kansen. McKinsey stelt dat de prestatie-effecten vrij behoudend zijn ingezet. De fractie van de ChristenUnie heeft samen met de SP-fractie per motie gevraagd om een strategische analyse voor die prestatieverbetering. Wat is er het afgelopen jaar bereikt met deze motie en met de conclusie uit het Implementatieplan-2007 dat er moet worden gekeken naar optimalisatie van de business case? Is de industrie erbij betrokken en zijn daarbij innovatieve benuttings- en energiebesparingsopties meegenomen?

In de begroting wordt een strategische analyse voor het afgelopen zomerreces aangekondigd. Ik heb die strategische analyse echter nog niet gezien, behoudens een korte algemene beschrijving van de mogelijkheden van prestatieverbetering. Opvallend is de conclusie dat tot op heden in de diverse Europese implementatieplannen de specifieke performanceanalyses zeer beperkt zijn gekwantificeerd. Daar gaat het nu juist om! Voor de beantwoording van de vraag van de heer Roemer over de rol van de verschillende ERTMS-levels in de capaciteitsdiscussie wordt in de begroting verwezen naar de uitvoering van de motie-Cramer/Roemer. Ik zie ook dit niet in de stukken terug. Ik ga in mijn notitie uitgebreid op dit punt in, dus ik zie er graag een uitgebreid antwoord op terug. Kern is dat door het aanpassen van het rapport uit 2002 «Beter benutten eenentwintigste eeuw» wij nu nog steeds geen inzicht hebben in de performance-effecten. Ik wil graag in een schriftelijke reactie van de minister een helder antwoord hierop krijgen. Vervolgens zullen wij naar ik denk nog wel een keer spreken over ERTMS.

In het kader van Mistral zullen beveiligingsinstallaties voorbereid worden op ERTMS. Is het echter niet vanuit Europa verplicht om bij vervanging ERTMS direct volledig te installeren? Wat is in dat licht gezien de ambitie van de minister?

Ik dank de minister voor zijn toezegging dat er een haalbaarheids-onderzoek komt naar de 160 km/uur via de door de fractie van de ChristenUnie voorgestelde ATB-code groen. Kan de Kamer het onderzoek nog voor Sinterklaas verwachten? De minister schrijft over een risico als treinen met deze voorziening gaan rijden op trajecten waar de maximumsnelheid 140 km/uur is. Dit is echter geen probleem, gezien alle onderzoeken die al gedaan zijn naar eventuele overschrijding van de baanvak-snelheid. Ik hoef maar te verwijzen naar de vragen die de fractie van de ChristenUnie gesteld heeft over de spoorboog bij Baarn, om aan te tonen dat de veiligheidsmarges groot genoeg zijn. De veiligheid bij spoorweg-overgangen moet natuurlijk goed worden onderzocht, maar ook dat valt

naar alle verwachting mee. De in de jaren zeventig geadviseerde baanschuivers zijn inmiddels op de treinen gemonteerd, met name op de Koplopers, maar ook op nieuwere treinen. Kortom, snelle invoering van 160 km/uur is volgens mijn fractie op veel meer trajecten mogelijk dan alleen op de vier trajecten die nu door de minister worden genoemd. Sterker nog, in de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA Spoor) staat letterlijk dat het traject Utrecht-Woerden hiervoor al geschikt is, en Utrecht-Den Bosch dat zal worden. Dat zijn er twee meer dan de minister in zijn brief noemt.

De minister schrijft dat meer nachtwerk nodig is, maar dat daarvoor wel voldoende personeel beschikbaar moet zijn. Juist dat is het probleem. Hierbij spelen zowel belangen voor vervoerders als belangen voor de spoorbouwers en werknemers. Het is goed om met deze groepen samen aan tafel te zitten. Ik ben naar aanleiding van mijn motie benaderd door de werknemersorganisaties. Ik wil de minister graag bij dezen een gezamenlijk manifest van de ChristenUnie, het FNV, de CNV en de vakvereniging Het Zwarte Korps overhandigen en hem oproepen hierop te reageren. De vakgroep Railinfra van Bouwend Nederland heeft mij vandaag laten weten het verzoek om een «Taskforce Vermindering onnodig nacht- en weekendwerk» in te stellen en de motieven in het manifest te ondersteunen. Ik vraag de minister om een actieve rol te spelen in deze taskforce. Hierbij overhandig ik de voorzitter het manifest.

(Het manifest is ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.)

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Tot slot. Ik heb regelmatig aandacht gevraagd voor de corridor Utrecht-Zwolle. De minister schrijft dat hier geen mogelijkheden tot reistijdverbetering zijn. Ook dit komt terug in mijn notitie. Ik noem daarin ook andere mogelijkheden voor de verbetering van de kwaliteit van het treinproduct op deze corridor. Maar kan die reistijd echt niet beter? Ik heb de LMCA Spoor er nog eens op nageslagen en daarin staat dat na realisatie van de Hanzelijn bij Zwolle een intercitiy acht minuten lang moet wachten. Daarmee is dus in één klap de reistijdwinst van de Hanzelijn tenietgedaan. De fractie van de ChristenUnie begrijpt dit niet, want het gaat hier om een nieuwe spoorlijn waar kennelijk bij opening al een capaciteitstekort is. De oorzaak is de tweesporigheid tussen de aansluiting Hanzelijn en Meppel. Er worden innovatieve oplossingen voorgesteld, zoals blokverdichting, actualiseren van de remafstanden en 80 km/uur rijden. Dit probleem was echter al bekend bij de startnotitie van de Hanzelijn, eind jaren negentig. Ik mis de meest innovatieve oplossing: ERTMS. Ik krijg de indruk dat de Hanzelijn wel ERTMS krijgt, maar het drukste stuk, de IJsselbrug, niet. Klopt dat? Mijn vraag is dan simpel: waarom komt hier geen ERTMS? Zijn wij dan eigenlijk wel op de goede weg en moeten wij niet zoeken naar nog andere oplossingen? En dan mijn misschien wel belangrijkste vraag vandaag: waarom staat in het hele Programma Hoogfrequent Spoorvervoer niets over ERTMS en de bijdrage die dit systeem kan leveren aan de capaciteit van het spoor?

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. De Kamer heeft op tijd van de minister de voortgangsrapportage ontvangen over het grote project Betuweroute. Dank daarvoor. Een aantal andere rapportages zijn echter niet op tijd. Houdt u zich echt zowel wat betreft volledigheid als tijd aan de aanleveringsvereisten die zijn afgesproken in de procedure, minister! Mijn fractie is tevreden dat er sprake is van een redelijke mate van ingroei op de Betuweroute. Wij zijn een paar maanden verder; kan de minister nog enkele opmerkingen maken en actuelere cijfers geven? Mijn fractie heeft natuurlijk zorgen over de beschikbaarheid van de ERTMS-locomotieven. Kan de minister ons daar verder over bijpraten?

Mijn fractie heeft als uitgangspunt dat de veiligheid van baanwerkers gezekerd moet worden met zo min mogelijk overlast voor de reizigers. Daartussen kan spanning ontstaan. Het is interessant dat verbeterde veiligheidssystemen, dus ook de verbeterde verzie van ATB, ook meer kunnen opleveren voor de veiligheid van spoorwerkers. Voor de CDA-fractie geldt dat goed bewaakte, no-nonsense veiligheidsvoorschriften en zo veel mogelijk techniek nodig zijn om ongevallen uit te sluiten. Desondanks is er spanning. De minister en de meerderheid van de Kamer, ook de fractie van de ChristenUnie, willen een hogere punctualiteit bij de NS en zo weinig mogelijk buitendienststellingen. Als je dan leest in het pamflet dat het steeds moeilijker wordt om geschoold personeel te vinden dat ook in de nacht wil werken, kun je je voorstellen dat baanwerkers aandacht vragen voor hun problemen. Wij krijgen op een later tijdstip nog een brief van de minister over het rapport.

Ik heb net het stuk gezien van alle vakbonden en de heer Cramer. Dat is trouwens een interessante samenwerking. Ik heb er twee kanttekeningen bij. Mijn fractie vindt dat ook het behalen van een groei van 5% tot de doelstellingen moet behoren als er een werkgroep komt. Het moet niet een al te eenzijdige aanpak worden. De vraag die gesteld wordt, is echter terecht. Mijn tweede kanttekening is dat in het stuk staat dat de Arbo-wet er niet voor niets is. De CDA-fractie vindt ook dat deze wet er niet voor niets is, maar heeft al eerder gezegd dat het ook zo kan zijn dat in de Arbo-wet onnodige, regulerende maatregelen staan. Kijk naar twee kanten, zeg ik tegen de taskforce: zowel de veiligheid als de onnodige veiligheidseisen die mogelijk anderszins leiden tot meer nachtwerk, ander werk of een minder efficiënte aanpak. Die geluiden heeft mijn fractie ook gehoord.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): In reactie op wat de heer Koopmans zegt, vraag ik of de CDA-fractie het dan met mij eens is dat het buitengewoon goed is dat ook de werkgevers hun steun verlenen aan het manifest. De heer Koopmans zegt dat het een bijzondere samenwerking betreft tussen de fractie van de ChristenUnie en de werknemersorganisaties. Dat is echter niet helemaal zo. Ook de werkgevers ondersteunen hetzelfde doel, vanwege de innovatieve oplossingen die een bijdrage leveren aan de veiligheid. Ik denk dat de heer Koopmans dan ook zal ondersteunen dat het sectorbreed gedragen moet worden.

De heer **Koopmans** (CDA): Ik vind het terecht en belangrijk, maar heb er ook twee kanttekeningen bij gemaakt.

Het meest relevante stuk voor het overleg van vandaag is het stuk betreffende de reistijdverbetering. Op 10 april hebben wij een AO gehad waarin vragen zijn geformuleerd over de 160 km/uur. Destijds vond mijn fractie dat 160 km/uur mogelijk moet zijn door het opwaarderen van het eigen systeem, in de wetenschap, ook voor Europa, dat de Nederlandse regering kiest voor ERTMS. Wij vonden echter dat in de tussentijd ook een verbeterde versie geïntroduceerd zou kunnen worden. Ik heb moeite met het tijdpad. In april hebben wij met elkaar heel intensief die vragen geformuleerd. Die zijn vervolgens in mei naar de Europese Commissie gestuurd. In juli is er al antwoord op gekomen, maar wij hebben vier maanden moeten wachten totdat die antwoorden, drie dagen voor dit overleg, naar de Kamer zijn gestuurd. Ik wens dit met mijn medewerkers goed voor te bereiden. Het is raar en onbegrijpelijk dat zo iets vier maanden blijft liggen. Dit is een hartenkreet, minister! Het is ook verwonderlijk dat het erop lijkt dat wij meer tijd hebben besteed aan de voorbereiding van de brief dan de commissie aan het schrijven van haar antwoord. Wij hebben heel uitgebreid een aantal gedetailleerde vragen gesteld, maar er komt een algemeen briefje terug waarin staat dat in principe een opgewerkte versie niet kan. Het leven is iets ingewikkelder, zeg ik tegen de Commissaris. In de richtlijn staat uitdrukkelijk dat het om

economische redenen mogelijk is, andere keuzes te maken. Die moeten dan wel in de brief worden vermeld.

Verder is ook de principiële vraag aan de orde of dit de weg moet zijn. In de wetenschap dat Nederland op weg gaat naar ERTMS en een implementatieplan heeft, gelooft de CDA-fractie dat het volstrekt legitiem is om in de tussentijd het eigen systeem te kunnen blijven opwaarderen. Ten eerste is het veilig en weten wij dat het kan en ten tweede is het nogal wat goedkoper voor de komende periode. Het helemaal opwaarderen tot ERTMS of het vernieuwen met ERTMS is ingewikkeld. Ten eerste kunnen wij het niet betalen en ten tweede is het pas in 2020 werkzaam. Er zitten heel veel nadelen aan 2020. Eentje daarvan is dat ik dan al richting de zestig ga ... Ik vind het dus allemaal erg laat. Ik vind dat het niet de goede weg is. Als een paal boven water blijft staan dat wij echte resultaten moeten boeken. Wij moeten niet te bang zijn voor Europa. Op 26 juni heeft de Europese Commissie 24 lidstaten in gebreke gesteld met betrekking tot de uitvoering van het eerste spoorwegpakket. Drie landen zijn niet in gebreke gesteld: Nederland, Malta en Cyprus. Laten die laatste twee nu geen treinen en geen spoor hebben ...

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat is niet waar! Die landen beschikken over een spoorlijntje.

De heer **Koopmans** (CDA): Nederland is dus misschien het meest briljante, maar toch weer het braafste jongetje van de klas. De CDA-fractie roept, alles afwegende, de minister op om vaart te zetten achter de invoering van 160 km/uur op het Nederlandse spoor, door gebruik te maken van de mogelijkheden die ATB-NL biedt en die al dagelijks in de praktijk worden gebracht op het traject Den Haag-Schiphol. De doelstelling die wij in het vorige AO overeen zijn gekomen, namelijk dat het gereed is per dienstregeling 2009, is al niet meer haalbaar. Dat is jammer. Wij vinden dat uiterlijk per dienstregeling 2010 160 km/uur gereden moet kunnen worden op alle vier de eerder geïdentificeerde trajecten. Ik sluit mij aan bij de opmerking van de heer Cramer, die terecht vraagt waarom het traject Gouda-Woerden-Utrecht niet is opgenomen, in het bijzonder omdat dit traject de afgelopen jaren voor veel geld is gerenoveerd en nu zelfs gereed is voor 25kV bovenleidingen. Daar moet de trein dus volop kunnen racen. Laat dit gebeuren! Wij roepen u op die stap te zetten, mijnheer de minister.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. De minister geeft aan dat na 2010 veel geld nodig is voor het invullen van ERTMS. Kan hij aangeven om welk bedrag het precies gaat? Hij gaat ervan uit dat voor de financiering van ERTMS het EU-regime van 50% subsidie zal gaan gelden. Is dit 100% zeker? Hoe groot zijn de risico's dat het uiteindelijk tegenvalt? Mijn buurman stelde al een belangrijke vraag: hoe zit het met de andere klanten? Zijn wij te snel of zijn deze te langzaam? Wat zijn de risico's daarvan? Het jaar 2020 is ver weg; er kan veel gebeuren en straks zit Nederland met een systeem dat op voorhand is verouderd. De minister geeft zelf aan dat er nog steeds forse risico's zijn ten aanzien van de implementatiestrategie. Hij verwijst hierbij naar de analyse van Lloyd's Register, waarin geconcludeerd wordt dat deze strategie minder robuust is voor een significante stijging van materiaalinvesteringen. Kan de minister uitleggen hoe fors deze risico's zijn? Wordt er een risico-inventarisatie gemaakt? Hoeveel geld is er precies gereserveerd voor significante stijgingen van materiaalinvesteringen? Krijgen wij straks dezelfde toestanden als bij de invoering van het rekeningrijden? Welke keiharde garanties kan de minister hierover geven? Hij meldt dat hij samen met de spoorsector heeft geconcludeerd dat een grootschalige ombouw van materieel op korte termijn te grote risico's kent. Dit geeft weinig vertrouwen op een goede afloop. Heeft de minister er zelf nog vertrouwen in? Gaan wij niet

dezelfde kant op als, nogmaals, bij de kilometerheffing? Kan de minister nog eens precies ingaan op de risico's?

De voortgangsrapportage over de Betuweroute behandelt de periode van 1 januari 2008 tot 30 juni 2008. Zijn de locomotieven die door Bombardier van ERTMS level-2 moeten worden voorzien tijdig beschikbaar? Indien dit niet het geval is, komt ook de doelstelling van het aantal treinen op de Betuweroute ernstig in gevaar. Welke maatregelen neemt de minister om vertraging te voorkomen? Wat zijn de eventuele kosten van vertragingsschade en wie moet voor deze kosten opdraaien? Zijn er met de leverancier afspraken hierover gemaakt? Welke garanties kan de minister bieden dat de havenspoorlijn tijdig operationeel is? Ik heb gelezen dat de afspraak was dat vanaf 1 juli 2008 het volledige exploitatierisico niet langer voor de Staat is. Kan de minister dit nu toezeggen? Is het inderdaad het geval dat de Staat geen enkel risico meer loopt sinds 1 juli 2008? Indien wij nog wel risico lopen, kan de minister dan ingaan op die exploitatierisico van de Betuwelijn? Ik rijd er iedere dag langs en heb de indruk dat er nog steeds niet al te veel treinen overheen rijden. Ook heb ik gelezen dat het onzeker is of er in december 2008 locomotieven beschikbaar zijn. Zo onzeker kan dit toch niet meer zijn, een maand voor december 2008?

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Al sinds 1994 is het invoeren van ERTMS een grote politieke wens, maar veertien jaar later maken wij ons nog steeds grote zorgen of het er op het gewone spoorwegnet nog van zal komen. De woorden van de minister in de brieven, dat hij ermee aan de slag gaat, stellen mijn fractie niet gerust. Dat is zo ongeveer «Land van Ooit-beleid», en wij weten allemaal hoe het met het Land van Ooit is afgelopen. Waar blijft de concrete uitwerking van de daadkracht van deze minister? Hij maakt in zijn brief niet duidelijk welke prestatieverbeteringen van ERTMS hij hoopt te bereiken en wanneer dit zal gebeuren. Op dat vlak voert hij dan ook de motie-Cramer/Roemer niet uit. In die motie staat namelijk helder dat de minister voor het zomerreces – laat het helder zijn dat dit het afgelopen zomerreces was – met een strategische analyse had moeten komen, met daarin de mogelijkheden van prestatieverbetering door ERTMS. De Kamer heeft dit tot op de dag van vandaag niet ontvangen. Ik maak mij daarom zorgen over het enthousiasme van de minister op dit punt. Wanneer komt hij met dit prestatieplan? ProRail heeft in haar brief overduidelijk aangegeven dat de bal hiervoor bij de minister ligt. Kan hij beloven dit prestatieplan alsnog binnen een maand aan de Kamer te geven?

Er ligt een implementatiescenario voor ERTMS op tafel, compleet met enkele trajecten en daaraan gekoppelde streefbeelden. Hoe hard is dit? Staat de minister volledig achter dit scenario dat is opgesteld door de spoorsector? In september zou er een gezamenlijk plan liggen. Waarom heeft de Kamer dat niet gekregen, of is het er soms nog niet? Is er op dit moment überhaupt wel intensief overleg tussen het ministerie, ProRail en NS?

De trage totstandkoming van ERTMS op het traject Amsterdam-Utrecht is een slecht voorteken voor de snelle komst van ERTMS op het gehele spoor. Er zouden in september 2008 procesafspraken gemaakt worden over de financiering van dit project. Is dit gebeurd? Ook maakt de minister zich nog zorgen over grootschalige materieelombouw. Hij geeft aan deze zorgen met de spoorsector te hebben gedeeld. De spoorsector noemt in de brieven deze zorgen echter helemaal niet. Waarom geeft de minister dit dan wel aan en waarover maakt hij zich zorgen?

Het vorige ambitieus klinkende spoorplan, het programma «Beter benutten 21», is een stille dood gestorven. De regering blijkt er in 2002 zelf voor gekozen te hebben om ERTMS niet als een benuttingssysteem te ontwikkelen, maar puur alleen als een vernieuwing, hetzelfde als vroeger dus, maar dan in een nieuw jasje. Is dit nog te herstellen?

Wij kunnen de komende tijd wellicht honderden miljoenen uitsparen als wij doorpakken met ERTMS level-2. Volgens mij moet dat kunnen. Er lag al een oorspronkelijk plan van de NS om tussen 2008 en 2012 alle treinen om te bouwen. Als het Rijk eenzelfde steun geeft als ook voor het materieel op de Betuwelijn is gegeven, moet het haalbaar zijn. Er zijn overigens al twee bedrijven die dit feilloos kunnen en de twee andere zullen zeer spoedig volgen. In het LMCA Spoor zien wij als voorbeeld voor de komende jaren forse investeringen bij de stations Den Bosch, Amersfoort, Hollands Spoor, en Arnhem Velperpoort. Met de invoering van ERTMS level-2 kunnen wij zoveel capaciteitsverbetering realiseren, dat wellicht een groot deel van deze kosten voorlopig uitgespaard kan worden. Het zou zelfs over honderden miljoenen kunnen gaan. Het ministerie van V&W weet dit. Kan de minister hierop reageren? Nu komt hij niet verder dan voorstellen betreffende blokverlichting en spooruitbreiding. De SP-fractie staat erop dat de minister zo spoedig mogelijk met het ERTMS-prestatieplan komt.

De SP-fractie maakt zich al jaren zorgen over de deelrijwegen. Wij zijn dan ook buitengewoon blij dat de minister deze zorgen lijkt te delen. Zijn voorganger keek ervoor weg, maar deze minister heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat onderzoek laten doen, waaruit blijkt dat deelrijwegen inderdaad een verhoogd risico lopen. Daarom wil hij terughoudend met deelrijwegen omgaan. Mijn fractie is hier blij om. Hoe wil de minister zo snel mogelijk zo veel mogelijk deelrijwegen voorkomen?

Ook de roodlichtpassages wil de minister terecht graag aanpakken.

Wellicht zal het onderzoek van de minister uitwijzen wat mijn fractie al vaker heeft aangegeven, namelijk dat wellicht de alarmbel in de treinen hiervoor terug dient te komen. Wanneer is het onderzoek klaar? Wordt er ook specifiek gekeken naar opleidingseisen voor bestuurders van regionale lijnen?

Op 2 oktober heeft de SP-fractie de minister haar voorstellen voor veiligere spoorwegovergangen gegeven. Ik wil hem bedanken voor zijn reactie op deze voorstellen. Over een aantal reacties zijn wij zeer tevreden, over een aantal andere niet. Het valt op dat daar waar ProRail blijikbaar al een beetje bezig was, de minister positief is, terwijl hij bij de overige voorstellen redelijk in het defensief duikt. Dat is jammer. De SP-fractie zal er in een later stadium op terugkomen om juist die voorstellen verder uit te werken, maar ik wil de minister verzoeken om er nogmaals naar te kijken, wellicht met een andere bril op. Overigens kan ERTMS ook bij dit onderwerp voor veel verbetering zorgen.

De SP-fractie heeft nog enkele vragen over de voortgangsrapportage over de Betuwelijn. In deze rapportage blijven een aantal zaken onduidelijk. Vindt de minister dat de route al helemaal voldoet? Is er al sprake van minder goederenvervoer op de weg en op andere spoortrajecten door de Betuweroute? Als dat niet zo is, wanneer denkt de minister dan dat dit wel het geval zal zijn?

Ik ben benieuwd naar de problemen met ERTMS en de aanpassing van het materieel. Wilt de minister de problemen om de treinen te laten voldoen volledig aan fabrikant Bombardier? Als dat zo is, waarom verhaalt hij de extra kosten dan niet op de fabrikant? Als dat niet zo is, betekent dat dan dat de overheid medeschuldig is? Daar hoor ik dan graag een toelichting op! Hoe staat het overigens met de overschrijding van het budget? De minister heeft aangegeven dat hij aanspraak kan maken op Europese subsidie voor de aanpassing van het materieel. Om hoeveel geld gaat het precies en hoeveel daarvan is reeds toegezegd?

De SP-fractie maakt zich grote zorgen over de kwaliteit van het spoor en over het werken bij het spoor. Het FNV-rapport over spoorwerk spreekt voor zich. Anderen hebben hierover al het nodige gezegd, maar ik denk dat het zuiver is om eerst te wachten op de reactie van de minister. Dit punt moeten wij dus snel agenderen. Ik heb nog wel een opmerking naar aanleiding van de bijdragen van de vorige sprekers: er is niet voor niets

een Arbo-wet, maar er is ook niet voor niets een cao. Kan de minister ontkennen dat er nu aannemers aan het werk zijn die onder de cao-normen werken? Als dit wel het geval is, wil hij dan zo snel mogelijk ingrijpen?

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Allereerst mijn grote complimenten voor de notitie van de ChristenUnie. Mijn collega Cramer heeft zijn uitstekende kennis en kunde op dit onderwerp weer eens onderstreept met 44 dichtbedrukte pagina's. Ik heb er veel van geleerd, zeg ik eerlijk, en ik denk dat de heer Cramer zichzelf alleen nog maar kan overtreffen door de volgende keer met een handgemaakt ERTMS-kastje het probleem in een keer uit de wereld te helpen!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik zal eens kijken wat ik thuis op zolder heb liggen ...

De heer **Samsom** (PvdA): Dat vreesde ik al. Voorzitter. Als u het mij niet kwalijk neemt, meng ik mij niet in de discussie over ATB-code rood of groen. Ik ken mijn beperkingen en ik moet eerlijk zeggen dat Thorbecke toen hij 160 jaar geleden de controlerende taak van het parlement omschreef, ook enige beperkingen in gedachte had. Wij moeten de minister niet technisch controleren, maar vooral politiek. Op dat vlak zit er bij ERTMS natuurlijk een belangrijk vraagstuk dat ook door vorige sprekers al is aangehaald. Het lijkt er ernstig op dat wij door een constructie in het systeem, financieel maar ook in hoe de sector is georganiseerd, niet in staat zijn om de beste methode te kiezen. De beste methode, heb ik mij laten vertellen, is dat ERTMS duaal wordt ingebouwd in de treinen en dat later het spoor wordt omgezet. Wij doen het nu precies omgekeerd. In ieder geval is het eerste in totaal goedkoper, maar het probleem is dat een ander ervoor moet betalen. Dus verzet de NS zich ernstig tegen ATB-code 147.

Misschien is bovenstaande wel een belangrijkere reden dat het hele feestje niet doorgaat dan de, ik zeg het de heer Koopmans na, weinig indrukwekkende brief van de Europese Commissie. Is het mogelijk om over onze eigen schaduw heen te springen en te bedenken wat de beste, goedkoopste en vooral ook snelste methode is om tot het gewenste eindresultaat te komen en daarna pas te bezien hoe wij dat probleem financieel of anderszins kunnen oplossen? Ik kan mij bijvoorbeeld niet voorstellen dat de grens van 50% subsidie die de Europese Unie stelt, hard is en dat wij daar niet op een zeer creatieve manier mee kunnen omgaan. Alles voor een goed resultaat! Dit is volgens mij het politieke vraagstuk. Hoe dan uiteindelijk dat technische kastje en de rode en groene lampjes eruit moeten zien, laat ik graag aan alle experts over, inclusief de heer Cramer, die bewezen heeft dat hij dat ook is. Ik ben geen expert. Dan kom ik op het punt van de veiligheid en veiligheidsvoorwaarden. Tijdens een eerder debat hebben wij al over nachtwerk op het spoor gesproken. Toen suggereerde de minister, daartoe hard aangemoedigd door een aantal fracties in de Kamer, dat hij een goed gesprek zou gaan voeren met de minister van SZW over de veiligheidsvoorwaarden waaronder op het spoor wordt gewerkt. Een ontmoeting met een langsrazende Intercitytrein is een gebeurtenis die je maar één keer in je leven meemaakt. Dat is dan ook meteen de laatste keer.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Als je buiten het profiel staat, is dit niet het geval!

De heer **Samsom** (PvdA): Kijk, dat bedoel ik nu! Daar zijn de regels ook voor. Mijn fractie verzet zich tegen de suggestie dat wij kunnen marchanderen met veiligheidsvoorwaarden op het spoor. Die zien er soms draconisch

uit, net als de veiligheidsvoorschriften op de weg. Ik herinner mij dat ik een keer meereed met het toenmalig Kamerlid – nu is hij burgemeester – Vreeman die verantwoordelijk was voor de regel dat naast de rijstrook waaraan wordt gewerkt nog een hele rijstrook vrijgehouden moet worden. Dit had als gevolg dat er ook 's nachts files stonden. Vreemans chauffeur mopperde daar enorm over, waarop de heer Vreeman zei dat dankzij deze maatregel al die werknemers de volgende ochtend weer veilig thuis kwamen. Dit moeten wij echt in het achterhoofd houden. Met marchanderen gaan wij het probleem niet oplossen. De andere oplossing is de taskforce waarvoor vandaag het initiatief is genomen. Dit is een goed initiatief, maar wij moeten ons niets laten wijsmaken: de kwadratuur van een cirkel bestaat niet. Als je 5% wilt groeien op het spoor maar het spoor moet onderhouden, krijg je vroeg of laat grote spanningen over de vraag wanneer er door wie op welk tijdstip en met welk licht gewerkt moet worden aan het spoor. Daaraan valt niet zo gek veel te «taskforcen». Er valt wel veel aan te doen als je de innovatie van het onderhoud verbetert. Daarover staan heel goede voorstellen in de notitie van de ChristenUnie, die ik van harte onderschrijf. Het gaat om innovatie, innovatie, innovatie. Er moet geïnvesteerd worden in mobiele werkplaatsen en in al die andere zaken die het onderhoud veiliger en efficiënter maken.

De minister meldt expliciet dat de Betuweroute uit de ingroEIFase is en nu in de exploitatiefase komt. Misschien moeten wij onze informatievoorziening ook daarop richten. Ik heb nogal gepuzzeld met treinen, locomotieven, weken, dagen en richtingen, en kom niet uit al die vergelijkende cijfers. Wij moeten afspreken om voortaan een eenduidige vergelijking te hanteren over hoeveel «dingen» er over de Betuwelijn gaan en hoeveel procent van de maximumcapaciteit dat is. Zoals bekend heb ik toegezegd dat ik een openingsfeestje geef op het moment dat de Betuwelijn volledig benut wordt. Ik zou graag willen weten wanneer dat is. Ik kan het niet uit de cijfers afleiden. Volgens mij is het mogelijk als je met tonkilometers werkt. Dan komen wij eruit en zijn wij van alle weken, dagen, richtingen en moeilijk vergelijkbare cijfers af.

In de voortgangsrapportage over de Betuwelijn wordt ook duidelijk dat door de vertraging in, alweer, de ERTMS-kastjes er 7 mln. extra op de rekening komt. Wij moeten een projectorganisatie langer in stand houden, want op de Havenlijn is nog niet alles geregeld omdat Bombardier de kastjes niet op tijd heeft geleverd. Vervolgens wordt geconcludeerd dat die 7 mln. niet te verhalen is. Dat lijkt mij onbevredigend. Ik hoop dat het wel oplosbaar is. Ik weet best wie er schuldig is aan deze kwestie, wellicht niet willens en wetens – Bombardier heeft vast niet bewust zitten knoeien – maar het bedrijf heeft wel degelijk geknoeid. Het moet nog steeds mogelijk zijn om de echte daders aan te spreken op hun verantwoordelijkheid. Mijn fractie zal die vraag ook bij de HSL blijven herhalen. Bombardier deed het heel erg goed, in ieder geval tot aan de kredietcrisis, dus daar moet een en ander te halen zijn als dit juridisch mogelijk is. Ik wil tot het uiterste gaan. Het gaat in dit geval om 7 mln., maar in andere gevallen gaat het om nog veel meer geld.

Tot slot, ik blijf het herhalen: mijn fractie maakt zich zorgen over het Duitse deel van het spoornet. Als straks de Betuwelijn, dubbel uitgevoerd, met 160 km/uur tegen de Duitse grens aanrijdt en via de boemel verder moet, hebben wij niets opgelost. De belofte dat de trein er komt, staat nog steeds voor 2013. Als dat echt zo is, had ik aan de andere kant van de grens al iets moeten zien gebeuren. Ik weet namelijk nog hoe lang het heeft geduurd met de Betuwelijn ... Die Duitsers leggen toch niet in een achternamiddag een complete nieuwe spoorlijn aan? Er is nu nog niets te zien, maar misschien heb ik mij vergist en leggen zij hem ondergronds aan. Ik wil van de minister de geruststelling dat het aan die kant van de grens goed komt, zodat wij niet voor niets een miljarden kostend project hebben neergelegd.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. Het wordt een saai debat, want de heer Samsom hield een goed betoog waarin ik mij volkomen kan vinden, veel vragen zijn door collega's gesteld en bovendien is veel van de vandaag voorliggende stof een kwestie van herkauwen. Het is eigenlijk een update van waar wij nu staan. Ik houd mijn bijdrage daarom heel kort. Mijn eerste punt betreft de voortgangsrapportage over de Betuweroute. Ik raak in verwarring van de vraag hoeveel treinen er nu precies wanneer gaan rijden. Er zijn overzichten met aantallen per dag of per week, soms geteld in locomotieven, soms rijden ze een kant op en soms ook weer terug, maar dat wordt allemaal op verschillende manieren geteld, zowel in goederentreinkilometers als in tonkilometers. In al die verschillende documenten worden verschillende begrippen gehanteerd om de voortgang te melden en om te kijken hoe er tot invulling van de maximumcapaciteit kan worden gekomen. Ik verzoek de minister om hierover vanaf vandaag eenduidig te zijn, zodat de Kamer het goed kan volgen.

Mijn tweede punt betreft de substitutie-effecten. Als ik mij goed herinner, hebben wij hierover in een vorig AO ook al gesproken. De minister beloofde toen op dit punt terug te komen. Wanneer gaat dit gebeuren? Gaat de Betuweroute de goederenstromen vervangen, zowel van de Brabandrouten als van het wegvervoer, of zal er uitsluitend extra tonnage over de Betuwelijn gaan lopen? Ik vermoed dat het laatste het geval is, maar krijg er graag duidelijkheid over.

Collega Samsom sprak al over de 7 mln. Ik zeg hem na dat het ook mij typisch voorkomt. De Staat veroorzaakt namelijk niet de vertraging; dat doen toch echt de private partijen. Hoe kan het dan dat de Staat voor die 7 mln. moet opdraaien? Wij hebben er al eens 25 mln. subsidie in gestopt, daar komt nu die 7 mln. bovenop, te betalen door de belastingbetaler. Ik begrijp niet waarom wij dat niet op de private sector kunnen verhalen. Mijn laatste vragen betreffen de ingroeiperiode. Gaan de risico's van de staat over op de exploitant, nu de ingroeiperiode is afgesloten? Wordt de 843 mln. die ooit uit het FES is voorgefinancierd, nu definitief uit de boeken gehaald of is de verwachting dat dit bedrag alsnog wordt gerestitueerd aan het FES?

Via de pers waren de opmerkingen over het nachtwerk al tot ons gekomen. Wij moeten goed in de gaten houden dat wegwerkers natuurlijk ook 's nachts werken. Wij moeten uitkijken dat wij niet op de stoel van de directie van ProRail gaan zitten. De Kamer moet niet verzeild raken in cao-onderhandeling en personeelsboekjes binnen ProRail. Het is echt een zaak tussen werkgevers en werknemers. Bovendien, Samsom zei het met zoveel woorden ook al, is het het een of het ander. Als wij capaciteit willen gebruiken, betekent dat dat er 's nachts gewerkt zal moeten worden. Dat dit veilig moet gebeuren, staat vast, maar het kan niet dat wij in de Kamer zeggen dat wij van het nachtwerk af moeten. Dat gaat veel te ver. Het zoeken naar innovatieve oplossingen is belangrijk, zoals Samsom al zei.

Ten slotte zie ik collega Cramer van de ChristenUnie een kongsi sluiten met de vakbonden. Dat brengt mij in verwarring. Eerst was de FNV van de PvdA, toen van de heer Roemer en nu dus van collega Cramer van de ChristenUnie? Van wie is die FNV nu eigenlijk?

De **voorzitter**: Dit lijkt mij een retorische vraag, maar ik geef de heer Cramer gelegenheid om kort te reageren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Als je geregeld in de kerk komt, ben je gewend aan retorische vragen waarop je dan toch antwoord wilt geven ... Het is goed duidelijk te maken dat juist alle vakbonden zich achter het manifest geschaard hebben, dus niet alleen de FNV. Het is niet bedoeld om in allerlei arbeidsvoorwaarden te treden. Het gaat om de noodzaak er met elkaar in goed overleg uit te komen, met gebruik van innovaties. Dat is de kern van de boodschap.

Antwoord van de minister

Minister **Eurlings**: Er ligt een behoorlijk aantal onderwerpen waarover terecht veel gedetailleerde vragen zijn gesteld. Ik zal proberen om staccato door de verschillende onderwerpen te gaan. Ik ga eerst in op het onderwerp reistijdverbetering, dan op ERTMS en vervolgens beantwoord ik over deze punten een aantal gestelde detailvragen. Daarna ga ik in op het rapport «Slimmer sneller en zuiniger op het spoor» van de ChristenUnie, op de veiligheid van baanwerkers en op de Betuweroute. Ten slotte kom ik op het punt van de overwegen en op de overige onderwerpen.

In het overleg dat wij eerder dit jaar hadden, heb ik aangegeven dat ik het van groot belang vind dat de capaciteit op het spoor zo goed als mogelijk wordt benut. Daarom is er het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer waarmee ik zeer content ben, net zoals met de financiële middelen en het akkoord van de ministerraad om met de planstudies te gaan beginnen. Daarnaast biedt het actieplan voor 5% groei voor dit jaar en voor de komende jaren extra mogelijkheden om meer reizigers in de trein te interesseren. Reistijdverbetering is een belangrijk onderwerp voor treinreizigers. Dit lijkt een open deur, maar in het aantrekkelijker maken van het ov als alternatief voor de auto is het een belangrijk extra instrument. In dat eerdere overleg heb ik gezegd, en dat doe ik nu weer, dat ikzelf, NS en ProRail deze reistijdverbetering voor reizigers mogelijk willen maken. Er is veel over dit onderwerp gezegd. U herinnert zich misschien de discussie over de boogaanpassingen. Er is toen gezegd dat wij de beste infra-aanpassingen zullen doen, die wij kunnen. Dit is toen geparkeerd naar het heden. De techniek maar ook de gemaakte afspraken in Europees verband spelen een belangrijke rol bij ATB en ERTMS. Voor mij is het van het grootste belang dat wij de optie kiezen die ook daadwerkelijk op korte termijn resultaat kan opleveren. Het moet echte voordelen opleveren voor de reizigers en het moet geen schipbreuk lijden halverwege de procedure, maar er moet wel doorgepakkt worden.

Aan ATB-code 147 zijn destijds twee randvoorwaarden gesteld. Ten eerste moeten alle vervoerders, dus ook de goederenvervoerders, in Nederland eraan meewerken en ten tweede moet het toegestaan worden door de Europese Commissie. Ik noem de voorwaarden expres in deze volgorde. Aan de eerste voorwaarde is nadrukkelijk nog niet voldaan. De goederenvervoerders hebben nogmaals bevestigd onvoldoende draagvlak te hebben om hun treinen technisch aan te passen. Dit niet in de laatste plaats omdat goederenvervoerders niet profiteren van deze aanpassing. Dit is een belangrijk punt. Wij kunnen die discussie natuurlijk met elkaar aangaan. Je moet niet het braafste jongetje van de klas willen zijn en ik ben niet vies van zo'n discussie. Maar als je je op hellend vlak dan wel glad ijs begeeft, is het zeer belangrijk notie te nemen van het feit dat bij een behoorlijk deel van de vervoerders geen draagvlak bestaat. Zij hebben met een op zijn zachtst gezegd wankelmoedige onderbouwing in het Brusselse wel een belangrijke stok in handen. Als iedereen in Nederland gelukkig is en niemand maakt een zaak aanhangig, dan kunnen wij zeggen «zand erover, laten wij maar doorgaan». Het is te elfder ure nogmaals bevestigd dat er nauwelijks tot geen draagvlak bij de goederenvervoerders is voor deze optie.

De tweede randvoorwaarde betreft de Europese Commissie. Ik ben het met iedereen eens dat in het antwoord weinig wordt ingegaan op de detailvragen. Dat betreurt ik. Het laat onverlet dat de conclusie die vanuit Brussel wordt getrokken, niet erg onduidelijk is. Ik zit hier erg ondogmatisch in. Het is mijn hoofddoel om zo snel mogelijk maar met zekerheid de snelheidsverhoging te bieden. Op grond van deze beide constateringën zie ik niet veel mogelijkheden om dit te realiseren via ATB-code 147. Ik zeg dit zo duidelijk omdat ik begrijp dat de NS het liefste had gehad dat wij deze optie konden doen materialiseren. Mij bereiken daarover net als u berichten. Gezien de positie van de NS is dit zeer begrijpelijk, maar niet

alle vervoerders heten «NS». Bij de rest is weinig tot geen draagvlak, met alle risico's, ook richting Europa, van dien. Ik zeg dit niet met vreugde. Het was het gemakkelijkste geweest als wij elkaar in ATB-code 147 hadden kunnen vinden.

Daarmee is de wedstrijd nog niet voorbij.

De heer **Koopmans** (CDA): Voordat wij naar de tweede helft van de wedstrijd gaan, wil ik opmerken dat draagvlak natuurlijk met centen te maken heeft, en met niets anders. De vervoerders willen best, maar zij willen praten met de minister over de centen. De afweging ERTMS of een goedkoper alternatief heeft met centen te maken. Dat moet de minister dus erbij betrekken. Draagvlak is te koop.

De heer **Samsom** (PvdA): Ik heb precies dezelfde vraag.

Minister **Eurlings**: Alles in het leven is een centenkwestie. Cru gezegd, kun je iedereen zodanig veel geld bieden dat je in een soort van omkoopconstructie iedereen gelukkig krijgt. Het moet echter wel realistisch blijven. Je moet oppassen dat voordeel voor de NS niet een supergroot nadeel voor de staatskas wordt. Ik wil de Kamer best een overzicht doen toekomen op welke kosten het alles bij elkaar uitkomt, maar ook dan is er nog steeds maar één partij nodig die echt ontevreden is en zegt het niet te doen, om toch weer het grootste mogelijke risico te lopen. Dat staat nog los van het feit dat ik als «landelijk wethouder» mij toch ook wel iets gelegen moet laten liggen van een duidelijk signaal dat ons van tevoren al had bereikt. Als er reuring is in de Nederlandse treinwereld, is het risico vele malen groter. Dan kan men actief getriggerd worden. Natuurlijk is alles een kwestie van geld, maar het moet realistisch blijven.

De heer **Koopmans** (CDA): Dat is wellicht allemaal waar, maar de minister doet alsof ERTMS gratis is en alsof iedereen daarbij staat te springen. ERTMS vergt ook investeringen. Dan krijgen wij dezelfde gesprekken, maar dan over veel meer geld. Ik vraag de minister dus nogmaals, te kijken naar de financiële kant, inclusief niet omkopen maar investeren, in vergelijking met ERTMS en alles wat daaraan vastzit.

Minister **Eurlings**: Ik snap het punt van de heer Koopmans, maar ik wil graag mijn verhaal afmaken, omdat er misschien andere wegen zijn die naar Rome leiden. Ik kan daar ook een concreet financieel bod bij doen. Zo hij wil, kom ik later nog terug op de complicatie van de financiële vergoeding voor goederenvervoerders.

De heer **Samsom** (PvdA): Als de minister daarop terugkomt, wacht ik graag, maar ook ik zou graag gewoon een vergelijking op systeemniveau zien. Ik kan mij voorstellen dat het inbouwen en betalen van kastjes in een trein geld kost. Als het echter elders geld uitspaart, kan de netto rekening voor de belastingbetaler lager liggen. Op dat niveau zou ik de afweging willen zien. Dan kunnen wij altijd nog kijken of Europa een onneembare vesting blijkt te zijn, maar dan is in ieder geval op politiek niveau de afweging eerlijk gemaakt.

Minister **Eurlings**: Ik kom er straks op terug. Naast ERTMS resteren nog twee andere ATB-opties, die wellicht ook uitkomst kunnen bieden. Dit zijn ATB-NL, in het bijzonder de zogenaamde Europese variant, Euro-ATB genaamd, en ATB-code 96, oftewel de «code groen», waarvoor in mijn herinnering ook de fractie van de ChristenUnie aandacht vroeg in een recent AO. Deze optie is in het verleden al eens bekeken, maar leek toen niet haalbaar wegens veiligheidsrisico's. Wij zijn er echter opnieuw naar gaan kijken omdat ATB-code 147 dus heel erg moeilijk lijkt en wij toch alles op alles zetten om te kijken of de voordelen

niet op een andere manier te halen zijn. Het ministerie van V&W, NS en ProRail onderzoeken momenteel gezamenlijk of met aanvaardbare investeringen deze alternatieven het mogelijk maken om op korte termijn toch de 160 km/uur te bereiken.

Over ATB-NL heeft de Europese Commissie zich niet negatief uitgelaten. Ik spreek precies en weeg mijn woorden. Wat dat betreft, lijkt het een optie te zijn, hoewel juridisch advies in eerste instantie heeft uitgewezen dat toepassing van deze code ook op gespannen voet zou staan met de richtlijn. Ik ben bereid om met deze optie verder te gaan, maar ook dit is niet geheel zonder risico. Ik zeg het for the record opdat wij elkaar niet misverstaan. Dat risico moeten wij wel beseffen. Concreet betekent het dat ik bereid ben om dit systeem aan te leggen op de vier baanvakken waarover wij het hebben: Schiphol-Den Haag, Lelystad-Weesp, Bostel-Eindhoven en Amsterdam-Utrecht.

Ook ben ik bereid om de materieelombouw die NS hiervoor moet doen, te subsidiëren. Net zoals ik dat bij de materieelombouw voor de goederenvervoerders voor de Betuweroute heb gedaan, doe ik dat voor een maximum van 50%. In de eerdere rapportage van de spoorsector is aangegeven dat het hier om een totaalbedrag van 47,5 mln. materieelombouw gaat. Ik doe hierbij de bieding van 25 mln. overheidsgeld om 50% bij te dragen aan deze materieelombouwkosten, omdat ik het belangrijk vind dat wij het kunnen realiseren. Ik wil open zijn over dit aanbod. Het is niet geheel zonder risico, maar u hebt mij opgeroepen om niet het braafste jongetje van de klas te zijn. Ik doe het aanbod zonder dat ik nogmaals bij de Europese Commissie terugkom op hetgeen geschreven is. Omdat ik niet wil dat het dossier nog langer blijft voortslepen – wij hebben het er namelijk al heel erg lang over en het wordt tijd te gaan implementeren – verlang ik dat wij er met de NS uiterlijk eind dit jaar uit zijn. Tegen die tijd zullen ook de resultaten bekend zijn van nader onderzoek naar ATB-code groen.

Bij ons was altijd het idee dat er wel degelijk een veiligheidsrisico is als treinen ook op andere trajecten niet meer een alarmbel krijgen als zij te hard rijden. Wij gaan nogmaals secuur kijken hoe dat risico geschat moet worden. Ook dat onderzoek is voor het einde van dit jaar gereed. Ik heb hier de bieding van 25 mln. gedaan voor ATB-NL, maar ik vind dat wij wel aan het eind van het jaar tot een conclusie gekomen moeten zijn. Linksom of rechtsom moeten wij een keuze maken voor een systeem. Ik hoop dat ik op deze manier u ervan kan overtuigen dat ik bereid ben risico te nemen. Wij doen dat wel gezamenlijk, zoals wij hier zitten, door het feit dat ATB-NL niet expliciet is afgeserveerd, in onze richting te interpreteren. Dan kom ik nu op het punt van de ERTMS. Daarna ga ik in op de detailvragen die over deze twee onderwerpen, versnelling en ERTMS, zijn gesteld.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben blij met wat de minister zegt over verder kijken naar ATB-code groen en ATB-NL. Het is wel goed is om precies te zijn. Voor zover ik weet, vereist ATB-code groen geen aanpassing van het materieel, want een heleboel materieel kan namelijk al 160 km/uur. Dat betekent dus dat wij iets mogelijk moeten maken wat past binnen alle regelgeving, maar ook binnen de veiligheidseisen die aan het baanvak gesteld worden. ATB-code groen betekent slechts dat als de machinist een bel krijgt, hij naar zijn materieel moet kijken. Als dat materieel niet harder mag rijden dan 140 km/uur, dan mag die machinist ook niet harder dan 140 km/uur. Er blijft dus steeds een veilige situatie. Het tweede is dat ATB-NL vooral een oplossing oplevert voor het stoptonend sein. Dat is dan een bijkomstige plus op het moment dat die twee gecombineerd kunnen worden.

De heer **Madlener** (PVV): Wij krijgen nog een voorstel van de minister met daarin uitsluitel over het verloop van de onderhandeling. Kan de

minister daarin ingaan op de overige gevolgen voor de NS van het overgaan op 160 km/uur, zoals slijtage van materieel en meer stroomverbruik?

Minister Eurlings: Met uw milieuhart kan ik mij deze vraag voorstellen, mijnheer Madlener! Als u het goedvindt, zal ik aan het eind van dit jaar wanneer wij de definitieve analyse maken en ik het aan de NS heb voorgelegd, u hiervan kond doen.

Tegen de heer Cramer zeg ik dat het grootste probleem met ATB-code groen zich voordoet op baanvakken waar met overwegen niet op 160 km/uur gedimensioneerd is. Het risico bestaat daar dat een trein die eigenlijk maar 140 km/uur mag rijden omdat hij dat systeem heeft, niet meer wordt gewaarschuwd als hij 160 km/uur rijdt, omdat de tijd tussen de signalering van de overweg en het passeren van die overweg door de trein te kort wordt. Heel plastisch gezegd: de bomen zijn zich nog aan het sluiten wanneer de trein al onterecht met 160 km/uur voorbijraast. Die situatie willen wij voorkomen. Daarom wordt er nog nader bekeken waar dit probleem zich zou kunnen voordoen en hoe groot het is. Wij gaan er serieus mee om. Het probleem ligt voornamelijk op dat vlak, de heer Cramer heeft gelijk dat het zich op andere punten niet zal manifesteren. Ook naar de realiteit van ATB-NL met de STS-passages wil ik nader kijken. Ook dit zal ik de Kamer bij de eindafweging in december doen toekomen. Dan kom ik op het punt van de ERTMS. Voor de zomervakantie heb ik de Kamer een uitgebreide brief met daarin de stand van zaken rondom dit dossier doen toekomen. De spoorsector en ondergetekende zijn het op twee belangrijke punten eens. Ten eerste is het duidelijk dat ERTMS de toekomst heeft. ERTMS zorgt voor intensivering van het grensoverschrijdend verkeer (HSL-Zuid, Betuweroute en straks ook de corridor Rotterdam-Genua), reistijdverbetering, op termijn een besparing op infrastructuur door lagere kosten van onderhoud en op termijn meer capaciteit, te beginnen op bepaalde tracés waardoor de onderlinge rijafstand tussen treinen wordt verkleind. Level-2 doet iets in benutting, maar met level-3 wordt de echt grote klap bereikt. Deze discussie hebben wij eerder gevoerd.

Het tweede punt waarover overeenstemming bestaat, is de gefaseerde invoering van ERTMS. Hier wil ik een belangrijke klemtoon leggen. Het uitrollen van ERTMS is een complexe, omvangrijke en vooralsnog risicovolle operatie. Laten wij over de grens van dit debat heen kijken. Wij hebben ellendige debatten gevoerd over de HSL en de Betuweroute en voeren die nog steeds over de Havenspoorlijn. Nederland is ongewild een voorloper in Europa geworden: omdat het proces in ander landen stokte, werden wij niet een middenmoter maar een frontrunner met ERTMS. Wij ervaren iedere dag wat een moeilijke positie dat is. Wij moeten daar oog voor hebben, voordat wij bij de planning van nieuwe projecten die problemen te gemakkelijk vergeten. Daarom is het verstandig om het beleid in stappen uit te voeren. Daar bestaat in de sector ook draagvlak voor. Het is ook belangrijk om overlast voor reizigers zo veel mogelijk te beperken, om meer praktijkervaring op te doen met het ERTMS-systeem, zowel technisch als operationeel, en om te leren van praktijkervaring met ERTMS in het buitenland. Momenteel leert het buitenland vooral van ons, in de negatieve zin van het woord. Het zou handig zijn als wij gezamenlijk met buurlanden kunnen optrekken. Ook als wij de instap doen, kunnen wij de zeer forse investeringen spreiden en daarmee kapitaalvernietiging en technische problemen zoveel mogelijk voorkomen. Dit is een belangrijk punt, want het systeem is in ontwikkeling en nog steeds niet stabiel. Momenteel is er discussie over de volgende versie, de sprong. Ik moet in Europa met de vuist op tafel slaan en zeggen dat het niet zo kan zijn dat Nederland als voorloper – «you are on the right track», zei Eurocommissaris Barrot op 16 juni 2007 bij de opening van de route – als dank binnenkort tal van dingen moet gaan veranderen. Dat willen wij voorkomen. Er is echter nog steeds beweging op dit vlak. De mogelijkheden om prioriteiten

tussentijds bij te stellen worden echter ook groter bij de stapsgewijze aanpak.

De heer **Koopmans** (CDA): Klopt het dat de Fransen op hun prachtige TGV-net voor een deel wel ERTMS hebben liggen, maar nooit hebben aanstaan?

Minister **Eurlings**: Ja, dat is absoluut correct. Wijsheid achteraf is echter gemakkelijk. ERTMS werd door iedereen gezien als een technisch vrij gemakkelijke operatie. In een van de allereerste debatten die ik voerde, is dit ook erkend tijdens een gedetailleerde terugblik op de gebeurtenissen in de afgelopen jaren, waaronder de HSL-Zuid. De Fransen hebben gekozen om bijvoorbeeld op het traject Parijs-Straatsburg, waar nu het wereldsnelheidsrecord is gebroken, niet alleen ERTMS in de baan te leggen, maar ook hun eigen, oude, Franse systeem dat zij zelf ontwikkeld hebben. Dat geeft extra kosten, maar levert het voordeel op dat zij nu in volle vaart kunnen rijden terwijl ERTMS nog niet werkt. In Nederland is gekozen voor het systeem van de toekomst. Achteraf geef ik ruiterslijk toe dat het beter was geweest om die extra investering te doen en die twee systemen in de baan te leggen. Zo simpel is het. Het werd echter toen niet als problematisch gezien. Bovendien dachten wij een beetje een middenmoter te zijn, zoals in alle stukken valt terug te lezen. Wij zouden geen frontrunner zijn en er was al ervaring in andere landen opgedaan. Nu is het einde van het liedje dat wij helemaal vooroplopen. Daarom vraag ik u nogmaals en prangend om niet blind te zijn voor de geweldige problematiek. Nogmaals, ERTMS is de toekomst, maar laten wij nu niet hul over trul doen alsof wij het overal kunnen invoeren.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik ben het eens met de minister, vandaar ook de bijdrage van mijn fractie in het rapport. Dat gaat weliswaar over de techniek, maar het is een belangrijke politieke vraag.

Ik vind het ten eerste jammer dat er geen echt implementatieplan is. Daarin kun je namelijk uitwerken hoe een en ander zich zal verhouden tot de daadwerkelijke dienstregeling. Zo hoeft je het niet van de testen te hebben.

Ten tweede is het een groot risico dat als beide systemen in de baan liggen – ik kan mij voorstellen dat dit tijdens de transitie gebeurt – alle treinen terug moeten vallen op ATB als er één trein tussen zit die niet over ERTMS beschikt. Dat gebeurt nu ook in Frankrijk.

Mijn laatste opmerking betreft de vervelende discussie over welk level ERTMS er gesproken wordt. Op dit moment gaat de discussie over de verschillen tussen de verschillende fabrikanten van level-2. Deze discussie zal pas uit de wereld zijn op het moment dat level-3 beschikbaar is. Moet er daarom toch niet nagedacht worden over meewerken aan de nieuwste ontwikkeling, maar tegelijkertijd over ERTMS level-3, voordat je het operationeel maakt?

Minister **Eurlings**: Dat ben ik met de heer Cramer eens. Ik ben het ook met hem eens – hij heeft zoals altijd dit dossier technisch goed in de vingers – dat er met ERTMS teruggevallen moet worden op ATB als één trein niet over ERTMS beschikt. Daarom is het goed dat wij in de les hebben getrokken uit de keuze destijds bij de HSL om alleen maar het nieuwe systeem in te voeren. Bij de Hanzelijn en op het traject Amsterdam-Utrecht ligt namelijk straks, zoals u weet, ERTMS en ATB. Dus daar is wel de dubbele mogelijkheid. Dat is een voordeel.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Wij moeten oppassen dat dit niet een soort panacee wordt waar de capaciteitsverbetering gehaald gaat worden. De materiële omloop is ook nodig voor de discussie, want anders ontstaat er een verkeerd beeld van wat politiek of technisch haalbaar is. Als er één

trein zonder ERTMS tussen zit, moeten alle treinen terug naar ATB, omdat anders de veiligheidssystemen strijdig zijn. In die zin is het een groot probleem. Wat de materiële omloop betreft, kunnen wij wel zeggen dat één lijn werkt, maar dat is een testtraject. Het kan nog niet in de commerciële dienstregeling verhapstukt worden.

Minister **Eurlings**: Oké, maar de pilot vereist dat op die baan de treinen met het nieuwe systeem kunnen rijden. Je moet tot het opzetten van een pilot komen en ervoor zorgen dat al die treinen volgens het nieuwe systeem over dat traject gaan.
Wat is nu de stapsgewijze marsroute voor de komende twee jaar?

De heer **Roemer** (SP): Om het risico te voorkomen dat het een heel technisch verhaal wordt, wil ik nog wat vragen. Techniek is politiek, heeft ooit iemand gezegd. De minister stelt heel stellig dat ERTMS level-2 ten opzichte van level-3 nauwelijks voordelen heeft voor reistijdverbetering. Ik weiger dat te geloven. Daarnaast hebben wij allang de kinderziektes gezien bij de Betuwelijn en deze er grotendeels afgehaald. De opmerkingen van de minister over de problemen rondom de HSL kloppen ook niet erg. Alsof die met ERTMS te maken hebben! Dit betrof heel andere problemen zoals problemen rond de grensovergang en problemen met Bombardier. Wij weten heel goed waaraan wij beginnen. Ik spreek de minister er toch op aan dat de mogelijkheden die wij hebben om wél op korte termijn aan de slag te gaan met ERTMS level-2 veel voordelen opleveren en veel geld kunnen uitsparen. De heer Samsom zei daarstraks al dat als het zo veel kan schelen, het aan het einde van de rit heel interessant wordt. Er wordt nu krampachtig gezegd dat het allemaal ingewikkeld en moeilijk is, en dat wij het daarom niet moeten doen. Wij grijpen echter de kansen absoluut niet. Wij zouden veel veiliger kunnen instappen dan de minister nu suggereert.

Minister **Eurlings**: Ik kom zo meteen omstandig op dit punt terug. Ik kan wel zeggen dat ik nu twee gesprekken heb gehad met de CEO van Bombardier Transport. Dat is heel ongebruikelijk, want contractueel mag ik niet eens met de man praten, omdat ik geen contractpartner ben. Ik heb die man tweemaal op gesprek gehad en daarbij zeer uitgebreid gesproken over ERTMS. Het systeem is niet stabiel en wij hebben het niet onder controle. Ik zit met de handen in het haar. Het ene level-2 is het andere niet. Dat is het grote probleem. Zo liggen de zaken nu. Ik zou willen dat het anders was, want dan konden wij intussen op hoge snelheid naar Brussel, maar er is dus bij de HSL wel degelijk een ERTMS-probleem. Ik heb het ook gecheckt bij de CEO van Alstom die ik in La Rochelle heb ontmoet, annex aan de Informele Transportraad van 1 en 2 december. Alstom zit er beter in en heeft de zaak beter op orde. Deze CEO bevestigde de grote problemen die een groot gedeelte van de industrie heeft met het stabiliseren en produceren van level-2. Dit is simpelweg de realiteit.

De heer **Roemer** (SP): Het klopt dat het ene systeem het andere niet is. Bombardier heeft echter zijn werk niet voor elkaar. Dát is het probleem. Daarnaast zijn er twee andere fabrikanten die het werk wel voor elkaar hebben en die betrouwbaar kunnen leveren. Bij de HSL was er een grensprobleem. Volgens mij is dat opgelost. Verder bestaat ook daar het probleem dat de te leveren treinen er niet zijn. Het bedrijf dat had moeten leveren, komt de afspraken niet na. Dit betekent niet dat het systeem ERTMS een probleem is. Welnee, het bedrijf komt gewoon de afspraken niet na. Dat is iets geheel anders. De minister moet er niet een systeemprobleem van maken. Het is een contractprobleem dan wel een bedrijfsprobleem. Dat is iets heel anders dan te suggereren dat het gehele systeem onbetrouwbaar is en wij het daarom maar in de wacht moeten zetten. Dat gaat ons veel meer geld kosten. Als wij de komende jaren het

systeem gaan invoeren, kunnen wij heel wat besparen, zelfs op de infrastructuur die nu in het LMCA staat.

Minister Eurlings: Ik suggereer helemaal niets, ik zeg dat de feiten zijn dat de leveringsproblemen bijna lineair samenhangen met de ERTMS-problematiek. Dat is niet mooi, maar ik kan het niet mooier maken dan het is. Dit is de reële situatie. Daarom, nogmaals, is het goed om het met de sector stapsgewijs te benaderen. Hierbij wordt de komende twee jaar gebruikservaring opgedaan bij de Betuweroute en, hopelijk, bij de HSL-Zuid, en wordt er een pilot met ERTMS op het traject Amsterdam-Utrecht uitgevoerd, met als doel dit baanvak geschikt te maken voor 160 km/uur per de dienstregeling van 2010. Ik zal de Kamer informeren over het plan van aanpak van deze pilot voor de behandeling van het MIRT-Projectenboek 2009. Dat komt dus snel. Tussen nu en 2012 zullen wij ERTMS aanleggen op de Hanzelijn. Eind 2010 zal mijn ministerie met de spoorsector evalueren hoe de ervaringen tot dan toe zijn geweest, hoe het er, ook internationaal voor staat, of men eruit is, of het loopt, of het systeem gestabiliseerd is en of er nog onzekerheden zijn. Wat betekenen die ervaringen voor de prioritering en vaststelling van het ERTMS-implementatieplan? Het is mijn zorg dat de markt nog in ontwikkeling is. ERTMS-leveranciers halen hun plannings niet, het kostenniveau is niet stabiel, er bestaan verschillende versies en ieder land heeft zijn eigen voorkeuren voor een bepaalde versie, wat de samenwerking tussen het systeem en de infrastructuur bemoeilijkt. Het is raar maar waar voor een systeem dat juist internationaal moet zijn, zonder grensproblematiek. Op zijn vroegst eind 2008 zal bekend zijn wanneer in de komende jaren iedere Europese lidstaat bestaande ERTMS-baanvakken van de voorlopig bevroren versie 2.3.0 debugged zal hebben voorzien. In Nederland moet dit besluit voor de HSL-Zuid en de Betuweroute nog genomen worden. Daar kom ik nog op terug. Ook dit illustreert mijn punt dat voorlopigen stevige keerzijden heeft.

De heer Cramer (ChristenUnie): De minister refereert aan de Hanzelijn. Er spelen twee belangrijke punten. Ten eerste moeten het materieel en de baan van hetzelfde fabricaat zijn, zoals bij de Betuweroute. Dan levert het geen verstoring op. Ten tweede ligt de Hanzelijn vanaf Lelystad tot aan de brug bij Zwolle. Dat betekent dat er niet tot in Zwolle met ERTMS gereden kan worden. Is het denkbaar dat er, bijvoorbeeld met OV-SAAL, een aanpassing vanaf Amsterdam tot Lelystad gebeurt? Dan heb je een geheel corridor, wat gezien de materiële inzet veel logischer is.

Minister Eurlings: Ik kom daar graag op terug. Ik probeer staccato door mijn tekst heen te gaan. Op de meeste vragen die nu worden gesteld, kom ik later namelijk allemaal achter elkaar terug.

De heer Madlener (PVV): Ik heb een aanvullende vraag over ERTMS en de Europese partners. Ik ben beducht voor wijzigingen. Nederland heeft geen treinindustrie zoals Frankrijk en Duitsland. Wij hebben heel weinig in te brengen bij de keuzes voor systemen. Als er nu nog steeds onstabiel is en een nationale voorkeur, hoe groot acht de minister dan de kans dat de Europese partners besluiten om toch een ander systeem te kiezen? Investeren wij dan niet in een systeem dat bij voorbaat verouderd is? Wat zijn die risico's? Ik wil dat de minister hier heel duidelijk over is.

Minister Eurlings: Ik probeer de Nederlandse voorlooppolitie maximaal in te zetten. Het zal toch niet zo zijn dat wij vanwege onze voorhoede-politie gestraft worden! Ik zei zojuist al dat de heer Barrot zijn speech afsloot ten overstaan van onze majesteit met de woorden «you are on the right track, Holland». Dat hij daar dan ook maar zijn opvolger aan herinnert! Wij proberen het spel maximaal te spelen, maar de ultieme garantie

kan ik de heer Madlener niet geven. Het is nu nog een instabiel moment binnen de gehele ERTMS-ontwikkeling. In La Rochelle heb ik met tal van Europese collega's, tot zelfs Turkse toe, erover gesproken. Iedereen zit op dit punt met de handen in het haar. Alleen zitten veel landen nog eerder in het traject dan Nederland. Wij hebben met de HSL-Zuid en de Betuwe-route al functionerende grote lijnen, tenminste, één functionerende en één nog niet functionerende. Dan zit je dus helemaal in de penarie.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil nu niet de discussie voeren over de techniek en de problemen daarmee. Dat neemt niet weg dat de minister duidelijk een heel andere kijk heeft op de vraag welke problemen echte problemen zijn. Ik vraag hem om mij dan maar via een brief te overtuigen van wat in zijn optiek nu echt de problemen van ERTMS level-2 zijn. Kan hij in die brief ook duidelijkheid geven over het ombouwen van materieel? Anders krijgen wij hier vandaag zo'n gedetailleerde discussie. Laten wij afspreken dat het via een brief gebeurt.

Minister **Eurlings**: Ik heb geprobeerd aan te geven waarom het HSL-dossier en andere discussies die wij hebben gevoerd, uit en te na terugkomen, maar ik zeg de heer Roemer toe dat ik aan het einde van het jaar, als wij voor de eindkeuzes staan, ook op deze vraag nader in zal gaan en deze in mijn schrijven mee zal nemen.

De komende twee jaar zijn nodig om meer stabiliteit op de ERTMS-markt te krijgen. Het is belangrijk om verantwoord te kunnen investeren, om niet het risico te lopen om geld weg te gooien. Voor de ombouw van treinen gaan wij uit van een bijdrage van de Europese Commissie respectievelijk V&W van in totaal 50%. Dit betekent dat de vervoerders ook een bijdrage van 50% dienen te leveren. Op dit punt is onlangs een verschil van mening ontstaan met de NS. De NS wil 100% gesubsidieerd worden voor ombouw en treinen, omdat zij naar hun zeggen onvoldoende baten ervaren van deze ombouw. Hiermee ben ik het principiële niet eens. Het is van belang dat wij in Nederland één lijn trekken op het punt van de ERTMS-subsidies, ook over alle vervoerders heen. De goederenvervoerders die hun treinen geschikt maken voor de Betuweroute betalen ook een bijdrage van 50%. Die bijdrage gold voor anderen en moet nu ook voor de NS gelden. Dit lijkt mij alleszins redelijk, omdat vervoerders wel degelijk voordelen hebben van deze investeringen. Bovendien laten de ERTMS-implementatieplannen van andere Europese lidstaten zien dat ook zij – natuurlijk in theorie omdat een en ander nog moet materialiseren – wel degelijk uitgaan van voordeel voor de vervoerder. Wij kiezen dus voor een reële lijn. Overigens is het vrijwel zeker dat de Europese Commissie niet zal instemmen met 100% subsidie, omdat hiervoor geen noodzaak is, het concurrentievervalsing zou zijn en een onevenredig hoge subsidie. Dit argument vind ik echter van secundair belang, omdat de inhoudelijke analyse en de analyse van gelijkheid voor vervoerders belangrijker is. V&W zal de komende tijd overleg met de NS blijven voeren over de subsidie voor de materieelombouw. Ik hoop en vertrouw erop dat wij alsnog steun zullen krijgen voor onze aanpak. Ik zal daar in goed onderling contact mijn best voor doen.

Ik heb overigens de mogelijkheid om voor een concessieverlening voor de periode vanaf 2015 voor te schrijven wanneer op welke baanvakken in Nederland met 160 km/uur met ERTMS gereden moet worden. Indien nodig kan ik hiervan gebruikmaken in het belang van de reiziger. Ik hecht er echter aan om de andere benadering te laten prevaleren. Ik heb toegezegd om de Kamer voor de behandeling dit jaar van het MIRT-Projectenboek nader te informeren over de ERTMS-pilot op het traject Amsterdam-Utrecht, mede gelet op de motie Cramer/Roemer. Tegen die tijd zal ik vanzelfsprekend ook de Kamer inlichten over de stand van zaken betreffende de discussie over materieelombouw met de NS. Dat onderwerp komt dus snel aan de orde.

Ik ga nu in op de gestelde vragen over ERTMS. De discussie met de heer Roemer over de verschillende inzichten heb ik zojuist al met hem gevoerd. Aan het einde van het jaar kom ik bij de afweging over 160 km/uur op deze punten terug.

De motie-Cramer/Roemer vraagt om een strategische analyse van ERTMS en het implementatieplan. De strategische analyse heb ik de Kamer naar mijn beste weten op 11 juli 2008 toegestuurd. Op 21 september 2007 is er een implementatieplan van de spoorsector naar de Kamer gegaan. Op basis van die beide rapportages hebben de spoorsector en ikzelf geconcludeerd dat een gefaseerde aanpak waarbij praktijkervaring kan worden opgedaan, het beste is. Praktijkervaring is dus volgens de sector zelf ook zinvoller dan het opstellen van weer een nieuw plan. Ook past deze aanpak zeer goed bij de overweging in de motie-Cramer/Roemer om de prestaties van het spoorstelsel te verbeteren door het toepassen van ERTMS. Ik vind het simpelweg een verstandige benadering en het is naar mijn idee een invulling van die motie.

Hoe lopen wij nu in Europa? Is er uitstel in Nederland? In Nederland is geen uitstel, wij lopen zelfs in Europa redelijk voorop. De top 3 op dit punt bestaat uit Italië, Zwitserland en Nederland, is wisselende volgorde. Wij lopen dus zeker niet achterop.

Er is gevraagd of er rudimentair vastgehouden wordt aan de volgorde van locomotieven eerst en daarna de aanpassing van de infravoorziening voor ERTMS. Zoals aangegeven in mijn brief aan de Kamer van 11 juli 2008, zal de infra van het baanvak Amsterdam-Utrecht eind 2009 zijn voorzien van ERTMS, naast het ATB-systeem. De spoorsector heeft mij geïnformeerd dat in 2011 zo'n twintig intercitytreinen voor gebruik op dit baanvak zullen zijn voorzien van ERTMS. In de periode tussen nu en 2012 zal op de Hanzelijn een vergelijkbaar «dual signalling system» zijn aangelegd. Hierdoor kunnen er zowel treinen voorzien van ATB als treinen voorzien van ERTMS rijden. Op basis van de verschillende praktijkervaringen en best practices in Nederland en elders in Europa zal in de komende twee jaar geëvalueerd worden in hoeverre de door de spoorsector voorgestelde volgorde om eerst materieel om te bouwen en daarna pas de infra wenselijk is voor de verdere implementatie. Het is dus geen dogma, wij zullen het mede van deze ervaringen laten afhangen.

Ook de financiële risico's zijn gebaat bij bovengenoemde aanpak. Ik wil het nogmaals heel stellig zeggen: wij nemen een groot risico als wij voordat het systeem is uitgestabiliseerd, al redelijk definitieve keuzes maken.

De heren Cramer en Koopmans vragen of het traject Utrecht-Woerden ook geschikt kan zijn voor 160 km/uur. In het kader van Randstadspoor wordt de infra op dit traject fors uitgebreid. Het klopt dat die infra dan viersporig wordt, dat de bovenleiding wordt aangepast en dat de overwegen ook direct worden weggenomen. De infra wordt dan technisch geschikt voor een maximumsnelheid van 160 km/uur. Uit de gevoeligheidsanalyse die is uitgevoerd in het kader van de LMCA, blijkt dat er één minuut reistijd gewonnen kan worden bij het rijden met 160 km/uur. Als wij op een goede manier uit de ATB/ERTMS-discussie met de NS komen, kan hier dus harder worden gereden. Ik begrijp dat de heren die minuut als belangrijk ervaren. Dat was eerder ook voor sommigen het geval bij de boog-aanpassingen in het zuiden van het land.

De heer Cramer vraagt of er in het kader van de Hanzelijn op de IJsselbrug ook ERTMS komt. Zoals hij weet, wordt de Hanzelijn uitgerust met ERTMS. Dit maakt het mogelijk om reistijdwinst te halen op het traject Noordoost-Nederland Randstad. De IJsselbrug wordt volgens de huidige plannen niet uitgerust met ERTMS, want de overgang tussen het nieuwe systeem op de Hanzelijn en het bestaande ATB-systeem vergt een bepaalde afstand. Dit is mij technisch zo gemeld, wellicht kan de heer Cramer het verifiëren via zijn eigen technische contacten. Tussen de brug en het emplacement van Zwolle is deze afstand te klein. De brug zelf is

dus nodig om voldoende afstand tussen de twee systematieken te houden. Dit is de reden dat de overgang vóór de brug zal worden gemaakt.

Dan kom ik op de vraag over OV SAAL. Op dit moment maakt ERTMS in OV SAAL geen onderdeel uit van de lopende planstudie. De optie om ERTMS op de bestaande Flevolijn aan te leggen, heb ik in het vorige AO nadrukkelijk als een alternatief voor ATB voorgesteld op de vier geschikte baanvakken. Dit heeft echter als consequentie dat dit grosso modo even duur zou zijn op het ene baanvak van 160 km/uur als op vier baanvakken met een ouder systeem. Ik zeg tegen de heer Cramer dat wij de eindafrekening hiervoor maken aan het einde van dit jaar als wij alle gegevens op een rij hebben over de twee ATB-varianten die wel mogelijk zijn. Het is dus een optie, maar dan wordt het geld wel uitgegeven voor deze corridor alleen.

ERTMS kost op dit moment niets extra's ten opzichte van de eerder genomen beslissingen. Ik heb de lijnen al genoemd: Amsterdam-Utrecht, Hanzelijn, HSL en Betuweroute. Hoeveel het kost, hangt af van de beslissingen die wij op een later tijdstip nemen, ook naar aanleiding van de evaluatie van de spoorsector. Deze kabinetsperiode komt deze vraag nog terug.

Dan kom ik op de evaluatie van het project BB 21. Ik zal de Kamer naar aanleiding van het rapport van de ChristenUnie twee verantwoordingsrapportages toesturen. Daarin staat ook welke oorspronkelijke doelstellingen al dan niet zijn gerealiseerd. Zoals ik in het algemeen overleg van 2 oktober heb toegezegd, monitor ik nauwgezet dat in Mistral ERTMS wordt meegenomen.

Het punt van de veiligheid en ATB-code groen hebben de heer Cramer en ik zojuist in een interruptiedebat al afdoende met elkaar gewisseld.

Ik dank de ChristenUnie voor de uitgebreide en gedegen nota «Slimmer, sneller en zuiniger op het spoor». Deze vormt een constructieve bijdrage die een serieuze beoordeling onzerzijds vergt. Ik heb daarom in de brief van 24 oktober op een aantal van de vele punten gereageerd. Ik zal deze nota met ProRail bespreken en mede op basis daarvan met een uitgebreide en gedegen reactie naar de Kamer komen. De heer Cramer vroeg of ik die reactie voor Sinterklaas kan geven. Ik zou willen zeggen «voor Santa Claus» en dat is dan niet de Limburgse uitspraak van «sinterklaas», maar de Engelse variant. Oftewel: ik beloof dat ik mijn reactie zo snel als mogelijk, maar uiterlijk voor Kerstmis zal toesturen. Wij zullen het echt serieus oppakken.

Dan kom ik op de veiligheid van de baanwerkers. Het absolute aantal dodelijke slachtoffers is gelukkig laag, maar het potentiële risico voor de betrokkenen is erg hoog. Deze mensen hebben een gevaarlijk beroep. Permanente aandacht is dus van belang. Spoorsector, aannemers, vakbonden en de Arbeidsinspectie zetten zich gezamenlijk in. Dit heeft resultaat, zoals het eerste inspectieproject van de Arbeidsinspectie en de inspectie van mijn ministerie betreffende de veiligheid van baanwerkers laat zien. In 2002 constateerden inspecteurs nog in 40% van de gevallen zodanig ernstige risico's voor baanwerkers dat het werk werd stilgelegd. Het percentage stilleggingen is de afgelopen jaren teruggelopen en is nu van 40, minder dan 5 geworden. Er is dus een wereld gewonnen. Een belangrijk speerpunt om de veiligheid te verhogen, is het zo veel mogelijk beperken van het werk in persoonlijke waarneming. Die discussie hebben wij vorig jaar rond nadrukkelijk gevoerd. In 2007 was het percentage werken in persoonlijke waarneming 30 en in 2008 is het nog 10. In het AO van 23 januari heb ik gezegd dat dit percentage verder naar beneden moet. Er is toen besproken dat vanwege de spanning tussen enerzijds 5% groei en niet te veel uit dienst nemen en anderzijds het verbeteren van de veiligheid, wij die laatste 10% in stappen zullen afbouwen. Een beperkt aantal activiteiten mag tijdelijk nog, op een veilige manier, in persoonlijke waarneming worden verricht. De uitvoering van deze activiteiten wordt

nadrukkelijk voorzien van goede instructies en voorschriften voor baanwerkers. Met name de heer Cramer heeft het belang daarvan vele malen benadrukt. In mijn brief van 14 juli 2008 is de Kamer geïnformeerd over het onderhoudsvoorstel 2009. Het percentage werken in persoonlijke waarneming is daarin verder verminderd tot 8 bij de start van de nieuwe dienstregeling op 14 december aanstaande. Dit percentage moet komend jaar verder worden teruggebracht. Hierbij is het belangrijk dat er afspraken worden gemaakt met ProRail, aannemers, de Stichting railAlert en de Arbeidsinspectie. Wij blijven onverminderd streven naar het totaal uitbannen van persoonlijke waarnemingswerkzaamheden. Hiervoor zijn innovatieve maatregelen nodig, zoals mobiele werkplaatsen en videoschouw, die het mogelijk maken om baanwerkers hun werkzaamheden onder veiligere omstandigheden, ook overdag, te laten uitvoeren. Dit is ook van belang voor een goede balans tussen nachtrust en dagdiensten. De taskforce is een goed initiatief. De heer Koopmans zei dat het twee kanten heeft. Wij moeten dan ook in de analyse de twee kanten van het verhaal blijven zien. Toen bij de dienstregelingsdiscussie vorig jaar het risico was dat er heel veel treinen uit zouden vallen, was de opdruk heel sterk dat het niet langer in de nacht kan. Nu blijkt het gelukkig mee te vallen met uitdienstregelingen en komt terecht weer de vraag of er zo weinig mogelijk in de nacht kan worden gedaan. Deze twee kanten van het verhaal moeten wij wel blijven bezien. De Arbeidsinspectie moet toezien dat er niets buiten de cao om gebeurt. Ik heb er vertrouwen in dat de Arbeidsinspectie dit goed doet.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik dank de minister, ook namens de taskforce. Ik ben juist een van de pleitbezorgers van die twee kanten. De minister weet dat ik wel degelijk waarde hecht aan werken in persoonlijke waarneming. In een eerdere vergadering heb ik daarvoor mijn nek uitgestoken. Werkzaamheden in persoonlijke waarneming hoeven niet gevaarlijk te zijn, als de uitvoerder goed geïnstrueerd is. Zoals ook in het rapport staat, is het daarvoor cruciaal dat er voldoende werk is en dat er voldoende aanbesteed wordt, zodat de sporaannemers hun medewerkers kunnen behouden. Daar ligt momenteel het grote risico. Als er niet gekwalificeerd personeel komt, gaat de druk de andere kant op. Dan zullen de mensen weglopen en kan er alleen nog maar met buitendienststellingen gewerkt worden. Nogmaals, ik vind dat er ten onrechte zo'n groot risicoaspect wordt verbonden aan werkzaamheden in persoonlijke waarneming. Als het goed wordt uitgevoerd, kunnen dergelijke werkzaamheden ook gewoon overdag gebeuren. Ik spreek uit eigen ervaring.

De heer **Koopmans** (CDA): De minister zei zojuist dat de Arbeidsinspectie toeziet op de cao's. Ik denk dat dit een vergissing is. De Arbeidsinspectie ziet toe op de wetten. Anders krijgen zij er wel een heel uitgebreide taak bij, die niet in de wet zit. Dat moet niet gebeuren! Ik hoorde het enthousiasme bij de heer Roemer al ...

De heer **De Krom** (VVD): Ik wil helemaal geen taskforce. Dat zou de zoveelste taskforce worden. Er is al een taskforce zout en een taskforce verantwoorde vetzuursamenstelling. Taskforces zus en taskforces zo ... Het is gewoon een kwestie van normale, fatsoenlijke bedrijfsvoering. ProRail moet zorgen dat de veiligheid van werknemers is gegarandeerd. Er hoeft helemaal geen taskforce op. Laten wij alsjeblieft ophouden met taskforces!

De heer **Roemer** (SP): Wie nu wie controleert, zoekt de minister maar uit. Ik wil de bevestiging krijgen dat er nu geen aannemers aan de slag gaan die mensen onder cao-normen uitbetalen. Die vraag kan de minister gewoon met «ja» of «nee» beantwoorden. Als hij het niet weet, hoor ik het

later wel. Ik wil uitsluiten of er aannemers ingehuurd zijn die zich niet aan de cao houden. Het maakt mij niet uit wie het controleert.

Minister Eurlings: Wij gaan daar gewoon van uit. Vakbonden en sociale partners zullen er als zij signalen krijgen snel iets mee doen, naar aanleiding van gemaakte afspraken. Als de heer Roemer concrete signalen heeft, ga ik daar graag mee aan de slag. Op voorhand ga ik ervan uit dat in ons land de afspraken worden nagekomen.

Excuses dat ik mij onzorgvuldig uitdrukte. Mij spelen iets mindere fysieke omstandigheden op dit moment parten. De heer Koopmans heeft gelijk. Het gaat met name over de veiligheidsaspecten die samenhangen met de gemaakte afspraken. Daarbij is het natuurlijk wel de Arbeidsinspectie die kijkt of er niet door de bestaande opdruk in de praktijk een loopje wordt genomen met hetgeen terecht is afgesproken.

Met betrekking tot de taskforce zeg ik tegen de heer De Krom «what's in a name». Ik vind het van belang dat de sector in gezamenlijkheid en in den brede kijkt naar de twee kanten van het verhaal. Wij hadden dezelfde sector vorig jaar hard nodig toen alles uit de kast moest worden gehaald om te voorkomen dat er heel veel treinen uit gingen en wij in de knoop zouden komen met onze 5%. Ik juich een taskforce toe, als de twee kanten van het verhaal maar worden gezien. De heer Cramer heeft dit benadrukt. Ik heb ook zijn terechte pleidooi voor betere instructie genoemd. Dat scheelt een groot gedeelte van de veiligheidsuitdaging.

De exploitatie van de Betuweroute is een belangrijke stap verder. Per 1 september 2008 is formeel de exploitatieperiode van vijf jaar ingegaan. Vanaf dat moment staat Keyrail zelfstandig aan het roer om de Betuweroute commercieel te exploiteren. Het lpg-vervoer over de Betuweroute ontwikkelt zich zoals het andere vervoer: het groeit gestaag. Ik heb navraag gedaan en Shell rapporteerde mij dat de afgelopen zomer al 80% van de lpg-wagons over de Betuweroute is geleid. Dit is in lijn met de toezegging die eerder ook door minister Cramer en mijzelf is uitgesproken om op vrijwillige basis de Betuweroute hiervoor te gaan gebruiken. Er gebeurt heel veel goeds op dit moment. Er is enthousiasme in de sector. Er komen tal van creatieve ideeën. De grootste rem momenteel is de beschikbaarheid van treinen. Ik heb recent met een lid van de raad van bestuur van Railion hierover gesproken. DB Schenker/Railion, de grote speler, heeft aangegeven dat het december aanstaande de Betuweroute wil gaan gebruiken om proeven te nemen met goederentreinen van maar liefst 1000 meter. Het is voor het eerst dat dit gebeurt. Het is een totaal ander concept. Het gaat om heel lange treinen. Als het werkt, zullen er behalve steeds meer, ook steeds langere treinen komen. Dat betekent meer vervoer. Dit is een belangrijke ontwikkeling, waar op de Betuweroute mee begonnen wordt.

Het gebruik van de Betuweroute bestaat op dit moment uit zo'n 140 tot 160 treinen per week. De groei ontwikkelt zich gestaag en volgens plan. Keyrail verwacht dat zo'n 250 treinen per week over de Betuweroute zullen rijden als al op 14 december 2008 de nieuwe dienstregeling voor 2009 in werking treedt. Vervoerders verplaatsen steeds vaker de lading van het gemengde net naar de Betuweroute. De beschikbaarheid van locomotieven is een belangrijke reden dat er nog niet meer dan 250 treinen per week over de Betuweroute rijden. Zij vormen een belangrijke sta-in-de-weg. Er is behoefte aan meer locomotieven. Mede vanwege de onzekerheid rondom de locomotieven zijn de vervoerders nog voorzichtig met het reserveren van treinpaden. Dat is de grootste onzekerheid. Men is echter enthousiast; ik hoor alleen maar positieve signalen.

Er is gevraagd wanneer er genoeg capaciteit op de Betuweroute zal zijn om de extra paden te kunnen leveren. Eind 2009 verwacht ik uit te komen op 500 ritten per week, als er genoeg locomotieven zijn. Het blijft dus stijgen. Dit is een groei in een jaar tijd van 140 tot 160 treinen in 2008 naar

500 treinen in 2009. De curve trekt dus door. Het is precies de stevige groei die wij van tevoren in het positieve scenario hadden geschetst.

De heer **Madlener** (PVV): Gisteren kwam er een noodkreet van de transportsector, dat zowel de consumptie als ook de productie in Europa kan terugvallen als gevolg van de kredietcrisis. Dat zal gevolgen hebben voor onze transportsector. De minister zegt dat het op de trein fantastisch gaat. Wat voor gevolgen heeft dit echter voor de vrachtwagenchauffeurs? Komt die groei voort uit de totale groei, en is het dus voor iedereen goed, of is men te positief en zullen wij straks een heleboel ontslagen zien in de vrachtwagentransportsector?

Minister **Eurlings**: Het is mij zeer duidelijk dat het moeilijke tijden zijn voor de transportsector. Ik zeg daarbij dat het voor heel veel sectoren een moeilijke tijd is. Het is ook een moeilijke tijd voor de gemiddelde Nederlander. Ik zag laatst een staatje waarin duidelijk werd dat ondanks de «WorldOnlinetijd» er nog steeds een fors aantal beleggers in Nederland is. Het is gigantisch wat die gemiddeld verloren hebben, daar schrok ik van. Heel veel mensen zitten op dit moment in een moeilijke tijd. Ik ben er edoch van overtuigd dat ondanks deze moeilijke tijd, wij structureel, over de komende jaren heen, een groei van het transport zullen blijven zien, zelfs als er op korte termijn even een hikje is. Daarom is het een harde noodzaak dat de groei op het spoor gefaciliteerd wordt. Daarom wordt er verder gewerkt aan de Betuweroute, maar ook aan vervoer op de weg. Iedere analyse, ook van het wegvervoer, laat zien dat er in de toekomst niet minder maar structureel meer verkeer zal zijn. Daarom hebben wij onze ambities bijgesteld. Bovendien wordt er vanwege de Tweede Maasvlakte een groei van de logistiek verwacht. Wij kijken niet alleen naar het komend jaar, maar ook verder vooruit. Wij moeten ons terdege voorbereiden op een uitbreiding van de logistiek. Dat is maar goed ook: onze economie zal er tegen die tijd wel bij varen.

De heer **Madlener** (PVV): Je kunt wel ver vooruit willen kijken, maar de vraag is of je ook vooruit kúnt kijken. Niemand weet wat de toekomst brengt. Wij hebben het bij Schiphol gezien. Daar zou het door tickettaks iets minder worden, maar het leidt nu tot banenverlies. Houdt de minister het wegvervoer scherp in de gaten? Is hij bereid om de Kamer te rapporteren zodra hij merkt dat er ontslagen gaan vallen in de transportsector als gevolg van het promoten van de Betuwelijn?

Minister **Eurlings**: Ik heb het artikel op de voorpagina van de «krant van wakker Nederland» gelezen, maar volgens mij was het probleem niet zozeer dat de Betuweroute een succes wordt, maar dat de algehele situatie op dit moment slecht is. Er heerst malaise. Ik ben het met de heer Madlener eens dat ook de luchtvaartindustrie in ons land het heel zwaar heeft. Ik zei al dat meerdere sectoren op dit moment last ondervinden. Zeker bij verkeersinvesteringen moet je ver vooruitkijken. Ik durf de stelling aan dat je in deze tijd absoluut niet minder moet investeren, maar dat juist investeringen nu de toekomstige groei mogelijk maken. Door investeringen maak je het land klaar om als er weer een betere tijd is, die groei vol te grijpen. Daarom wil ik met vereende krachten doorgaan met investeren in de capaciteit van de toekomst.

De heer **Madlener** (PVV): Mede gelet op het feit dat die investering in het wegennet zo tegenvalt en dat die files maar blijven groeien, wordt het dus moeilijker voor de vrachtwagensector om te concurreren. De minister moet dat scherp in de gaten houden.

De heer **Samsom** (PvdA): De minister doet het toch weer: hij begint over ritten per week en treinen per week en locomotieven per week. Hij begon

zelfs over langere treinen! Ik kan mij al voorstellen wat er gaat gebeuren: bij een volgend overleg zegt de minister dat er weliswaar minder treinen zijn, maar dat deze wel langer zijn ... Dat mag allemaal waar zijn, maar het gaat er uiteindelijk om hoeveel goederen wij over de rails vervoeren. Dat zijn volgens mij «tonkilometers» en die worden in miljarden berekend. Laten wij nu afspreken dat er vanaf de volgende keer eenduidig in tonkilometers wordt gerapporteerd. Dan weten wij hoeveel procent van de totale capaciteit wordt benut. Nu reken ik mij suf, maar volg het nauwelijks meer.

De heer **Roemer** (SP): Ik wil uiteraard het feestje van de minister niet bederven. Iedere trein die meer en langer rijdt, is meegenomen. Die kant moeten wij op; daarom hebben wij het lijntje tenslotte neergelegd. Maar wij zitten volgens de minister nu op ongeveer 150 treinen per week en de capaciteit is zo'n 320 per dag. Wij zitten dus nog niet eens op 5%. Wanneer zijn wij nu eindelijk zover dat wij die lijn gebruiken waarvoor deze is bedoeld? Deze vraag is des te prangender in het licht van de forse investering die de Betuweroute de afgelopen jaren heeft gevestigd. Ik sluit mij aan bij de heer Samsom: linksom of rechtsom moet duidelijk worden wat er over de Betuwelijn gaat. Stel dit in termen die begrijpelijk zijn voor iedereen die naar dit debat luistert, dus ook voor mij. Wanneer zijn wij op een punt waarop er voldoende capaciteit in gebruik is?

De heer **De Krom** (VVD): Volgens mij heeft de minister bij de beantwoording van de vragen van de heer Madlener ook mijn vraag beantwoord. Als ik goed naar hem luister, zegt hij dat er eigenlijk geen substitutie-effecten zijn.

Minister **Eurlings**: Ik zeg niet dat er geen substitutie-effecten zijn, maar het zou een gekke wereld worden als het feit dat er een substituuut is, de doodsteek vormt voor een gehele sector. De Nederlandse transportsector is echt sterk genoeg om de Betuweroute aan te kunnen. De problemen zoals ik die begreep uit het interview met de heer Sakkers zijn er niet zozeer omdat er een Betuweroute bestaat of omdat er op de Brabantroute een goederentrein rijdt. De problemen worden simpelweg veroorzaakt door de moeilijke economische tijd van dit moment. Zo heb ik het artikel gelezen. Ik ben het eens met de heer Madlener dat er een moeilijke situatie is ontstaan door die slechte economische omstandigheden die in veel sectoren worden gevoeld. De luchtvaartsector is een belangrijke sector die het momenteel stevig de gevolgen van de kredietcrisis merkt. Op termijn is er echter meer capaciteit op het spoor en op de weg nodig om de potentie die de Tweede Maasvlakte onze economie biedt, waar te maken. Het zal «en-en» moeten zijn. Wij staan voor de uitdaging om ondanks het moeilijke moment van nu, wat verder vooruit te kijken bij de investeringsbeslissingen waarvoor wij staan. Wij zullen juist nu moeten doorgaan met investeren.

Ik zeg de heer Samsom toe dat ik in het vervolg zowel het aantal tonkilometers zal noemen als het aantal ritten per week.

Tegen de heer Roemer zeg ik dat hij mijn feestje best mag verstoren, maar dat het simpelweg een feit is – hij kan de verslagen van vorige debatten lezen – dat wij de groei halen die van tevoren was geschetst. Op rationele gronden is het dus een feestje. Het gaat goed. In Duitsland wordt hard gewerkt om te komen tot blokverdichting, maar ook tot een extra spoor. Minister Tiefensee heeft tijdens de persconferentie bij de afsluiting van het internationale transportforum in Leipzig het verder uitbouwen van de capaciteit van het Betuweroutecorridor als een van de topprioriteiten van de Duitse logistieke politiek genoemd. Hij deed dat uit zichzelf, ik was allang vertrokken. Het was voor mij een herbevestiging dat Duitsland er serieus mee bezig is. Het enige probleem is dat wij nog niet voldoende treinen hebben om de Betuweroute voller te kunnen rijden. Daar wordt

hard aan gewerkt. De groei van meer dan 100% in het komende jaar zal daarvan afhangen. De ingroei van meer dan een verdubbeling het komende jaar heb ik eerder als een ambitieus en positief scenario betiteld. Per 14 december 2008 gaat er op de Havenspoorlijn iets ten goede veranderen. Op het baanvak Pernis-Barendrecht komt dan 25 kV in bedrijf. Voor vervoerders heeft dit als voordeel dat de elektronische locomotieven vanaf het A15-tracé helemaal tot aan de emplacementen Waalhaven en Pernis de haven in kunnen rijden. Op die route, ten zuiden van Rotterdam, kunnen de 25 kV-locomotieven ook gebruikmaken van de zogenaamde «kortsluitroute»: het stukje Havenspoorlijn dat op 8 september van dit jaar is opgeleverd. ERTMS level-1 is al geïnstalleerd en per september 2008 is de infra voor de Havenspoorlijn ook hiervoor geschikt. Probleem blijft dat zolang er geen locomotieven zijn voor ERTMS level-1, ik de ERTMS niet kan aanzetten. Juist omdat die Havenspoorlijn voor de bv Rotterdam zo ontzettend belangrijk is, wil ik geen risico nemen met de migratie naar ERTMS. Er moet te allen tijde voorkomen worden dat de Havenspoorlijn onbereikbaar wordt door het ontbreken van locomotieven of door technische storingen of buitendienststellingen. Dan heeft geheel Rotterdam een groot probleem.

Er is gevraagd hoe het zit met de doelstelling om eind 2009 100 locomotieven gereed te hebben. De 100 stuks was geen doelstelling op zich, maar is wel het aantal ETCS-locomotieven waarvoor marktpartijen bij mijn ministerie subsidie hebben aangevraagd. Ruim 80 locomotieven zijn nu of worden zeer binnenkort afgeleverd, gecertificeerd voor toelating in Nederland. Ik kan niet uitsluiten dat de 100 niet helemaal gehaald wordt op dit moment. Voor de groei van het gebruik van de Betuweroute hoeft dat op termijn geen probleem te zijn, omdat de subsidie blijft lopen. Ik heb de termijn opgerekt juist om de latere aanlevering van die locomotieven door de exploitant te accommoderen.

Hiermee ben ik aan het einde van de vragen gekomen. Ik zou nog veel dingen kunnen zeggen, maar misschien is het beter dat de Kamerleden aangeven waar de hiaten in mijn betoog zitten.

De heer **Roemer** (SP): Volgens mij zou de minister nog terugkomen op vragen van zowel de heer Samsom, de heer De Krom en mijzelf over de 7 mln. van Bombardier.

Minister **Eurlings**: Het is vrij simpel gezegd zo dat de vervoerders hun treinen met ERTMS te laat krijgen. Dat stelt ons voor de vraag of wij desalniettemin ERTMS erop zullen zetten – dan is er geen vervoer meer -of het uit zullen stellen, waar die extra kosten aan verbonden zijn. Ik kies voor het laatste, omdat het vervoer over het spoor en over de Havenspoorlijn voor mij van dominant belang is. Ik heb absoluut geen redenen om het geld te verhalen. Sterker nog, die hebben zelfs de vervoerders niet. De vervoerders hebben een contractuele relatie met de Bombardiërs van deze wereld. Zij hebben echter geen resultaatsverplichting op een bepaald tijdstip met boetebeding afgesproken. Er ligt alleen een inspanningsverplichting. Als die vervoerders al geen reden hebben, heb ik het als buitenstaander contractueel al helemaal niet. Desalniettemin heb ik de CEO van Bombardier een aantal keren op mijn kantoor gehad. Ook heb ik gesproken met de CEO van Alstom om een breder beeld te krijgen van deze sector. Ik duw en trek en zeg dat zij moeten letten op de uitstraling van hun bedrijf in Nederland en het Nederlandse parlement, omdat in het parlement met naam en toenaam wordt besproken dat het ene bedrijf het veel beter onder controle heeft dan het andere. Ik ben echter niet in de positie om het geld te verhalen. Dat is zuur, maar het is zoals het is. Als je 7 mln. moet investeren, en het alternatief is dat je geen vervoer meer hebt, en dan vind ik, hoe vervelend het ook is, die 7 mln. goed geïnvesteerd.

De heer **Roemer** (SP): Het geblunder van Bombardier gaat ons dus klauwen met geld kosten. Volgens mij heeft datzelfde bedrijf ook een aardig aandeel in de misère bij de Havenlijn. Het gaat dus niet zo lekker! Het is de ene ellende na de andere en de belastingbetaler in Nederland – om het met andermans woorden te zeggen – kan het gelag betalen. Bete- kent het dat de minister in de toekomst geen zaken meer zal doen met dit bedrijf?

Nadere gedachtewisseling

De **voorzitter**: Ik maak er een korte tweede termijn van, zodat iedereen de gelegenheid heeft om nog een opmerking te maken.

De heer **De Krom** (VVD): Voorzitter. De minister zegt terecht dat het is zoals het is. De afweging die hij zojuist schetste, zou ik gegeven de omstandigheden ook gemaakt hebben. Wij zijn natuurlijk wel zo pissig als een deur. Ik begrijp dat het niet morgen met een druk op de knop valt op te lossen, maar de belastingbetaler moet wel opdraaien voor het falen van iemand anders. Dat is buitengewoon onbevredigend. Ik wil in ieder geval van de minister horen dat hij de juridische opties openhoudt.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn opmerkingen en antwoorden. Ik constateer dat er nog wel een overleg over dit onderwerp zal komen, want er is nog veel te bespreken. Ik mis het antwoord op de vraag over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer waarin niets over ERTMS en de consequenties van 160 km/uur is terug te vinden. Dat is volgens mij een belangrijke ambitie die wij delen.

Naar aanleiding van de discussie over Bombardier, moeten wij ons afvragen of wij het probleem eenzijdig bij Bombardier kunnen leggen, of dat het ook een probleem is van interpretatieverschillen in het ERTMS-level.

De Hanzelijn is onderdeel van «Van A naar Beter». Als ik het heb over de corridor, bedoel ik de treinen die rijden van Amsterdam tot aan Zwolle. Dan is ERTMS dus alleen maar een proef en geen serieus alternatief om reistijdwinst te behalen.

De minister is nog niet ingegaan op het probleem van de acht minuten wachttijd op station Zwolle. Dat komt misschien een andere keer.

De heer **Koopmans** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoorden. Wij zijn vandaag getuige geweest van twee koerswijzigingen. Ook mijn fractie heeft de ERTMS-motie ondersteund. Dat was een motie van enthousiasme over ERTMS. De minister heeft dit vandaag teruggebracht tot realisme. Mijn fractie steunt deze opvatting. Dit betekent ook dat wij de keuze van de minister steunen om voor 30 mln. een klein stukje te doen. Hij zegt 25 mln. beschikbaar te stellen om naar ATB-NL te gaan op de vier trajecten, Het is prima dat hij deze koerswijziging maakt. Ik ga ervan uit dat deze betaald wordt uit de eerder gereserveerde 30 mln. uit de motie-Van Hijum/Dijksma. Dan is er nog 5 mln. over. Het lijkt mij goed als de minister kijkt of van dit geld het traject Gouda-Woerden-Utrecht meegenomen kan worden. Hij zei zojuist al dat het technisch kan op dit traject. Hiervoor is die 5 mln. overigens lang niet volledig nodig. Mijn fractie vindt dit een realistisch voorstel. Iedereen van buiten de Kamer die rond Kerst een Kamerlid denkt te bellen om te zien of buitenom geregeld kan worden dat het bod wat hoger uitvalt, wil ik meegeven dat dit een realistisch voorstel is met een realistische aanpak waarmee iedereen zijn voordeel kan doen. De CDA-fractie ondersteunt de beide koerswijzigingen dus van harte.

De heer **Madlener** (PVV): Voorzitter. Het beste jongetje van de klas in Europa krijgt te vaak het lid op de neus. Ook ik spreek mijn steun uit voor de keuze van de minister om voorzichtig te kijken hoe de andere partners het aanpakken. Nederland heeft geen industrie met een grote lobby. De andere landen hebben dat wel. Ik ben bang dat Nederland daarvan het slachtoffer wordt.

Als de minister niet in de positie verkeert om de kosten te verhalen op Bombardier, zou ik tot de conclusie kunnen komen dat er iets mis is met de gemaakte afspraken. Ik kom te vaak tegen dat de overheid het gelag kan betalen, bijvoorbeeld bij de chipkaart. Kan de minister echt alle grote contracten goed nalezen, zodat de Nederlandse positie ten opzichte van leveranciers sterk is?

De heer **Samsom** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn antwoorden en voor zijn cursus ERTMS 2.3.0. debugged ... Ook mijn fractie steunt de lijn van de minister. Ik hoop eerlijk gezegd dat wij niet heel vaak meer over dit onderwerp moeten spreken. Er wordt door verschillende sprekers aangekondigd dat wij hier heel vaak verder over zullen spreken, maar als dat al het geval is, doe ik het liever niet op het niveau van 2.3.0 debugged, maar op een niveau dat meer past bij de politieke rol die de Kamer bezit. Ik hoop dat de minister zichzelf als gemandateerd beschouwt om de keuzes die hij nu heeft gemaakt en uitgebreid aan ons heeft uitgelegd en onderbouwd, snel uit te voeren, zodat wij er wat minder vaak over spreken en de treinen wat sneller gaan rijden.

De heer **Roemer** (SP): Voorzitter. Een en ander is wat onbevredigend. Dit komt gedeeltelijk doordat het een heel technische discussie is. Dat maakt het een stuk lastiger. Ik waardeer in ieder geval de toezegging van de minister dat hij de Kamer een brief zal sturen over hoe hij de problemen van ERTMS precies ziet. De technische uitleg komt zo uitvoerig op papier te staan. Dit voorkomt wellicht dat wij in de toekomst over details moeten spreken.

Daarnaast heb ik nog niet begrepen wanneer de minister naar de Kamer komt met het echte ERTMS-prestatieplan. Hij heeft in juli een brief gestuurd, maar dat is niet wat afgesproken was. Ik wil graag duidelijkheid wanneer dit prestatieplan naar de Kamer wordt gestuurd.

Verder heeft de minister het niet over de roodlichtpassages en de deelrijwegen gehad. Ik heb daar een paar kleine vragen over gesteld, maar dat komt dan wel in een ander overleg aan de orde.

Tot slot hebben wij middels ProRail een contractrelatie met Bombardier. Misschien moet de minister daar maar eens naar gaan kijken.

Minister **Eurlings**: Ik dank de leden voor de steun voor de analyse die wij vandaag met elkaar hebben gemaakt. Ik ga kort en goed op de gestelde vragen in.

De heer Cramer had het over de acht minuten wachttijd op station Zwolle. Uit LMCA-onderzoek van ProRail blijkt dat bij hogere frequenties wachttijd bij Zwolle zou kunnen ontstaan. Het is dus niet zeker. Ik vind het juist goed dat dit mogelijke knelpunt nu zo nadrukkelijk in beeld komt. Het stelt ons in staat om het bij de planstudies van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer mee te nemen. Dan kan gekeken worden hoe die wachttijd voorkomen kan worden. Daar gaan wij voor. Ik wil graag kijken of er mogelijkheden zijn die wachttijd van acht minuten tegen te gaan, want anders schieten wij in onze eigen voet.

Dual signalling, ATB samen met ERTMS, willen wij juist in de pilot uitproberen. Het is van belang dat dual signalling in de toekomst wel kan. Dit voorkomt dat er geen reistijdwinst wordt geboekt. Met dual signalling valt wel degelijk reistijdwinst te boeken. Daar zijn pilots voor nodig.

Dit is ook de reden, zeg ik tegen de heer Roemer, dat wij voor de stapsgewijze benadering met de sector hebben gekozen. Ik heb eerder 2010

genoemd als een belangrijk evaluatiemoment om te kijken welke grote investeringen in die richting zullen worden gedaan. Ik heb ook gewezen op het ontbreken van dogmatiek over de keuze trein-infra dan wel infra-trein. Ook daarover zullen wij op basis van de ervaringen in de pilot een afweging maken.

Tegen de heer Koopmans zeg ik dat ik het een realistische benadering vind. Ik hoop inderdaad dat het serieuze bod dat is gedaan over ATB-NL ons aan het einde van het jaar verder brengt. Al zijn woorden zijn wat dat betreft goed gehoord. Het is ook breder uitgesproken.

Hoe zit het nu met de 30 mln. die over is? 25 mln. ervan is inderdaad voor materieelaanpassing. 5 mln. is nodig voor de aanpassing in de baan als voor deze optie wordt gekozen. Dan is de 30 mln. op. Ik kan misschien wel bekijken wat het extra zou kosten als wij het door de heer Koopmans genoemde traject Gouda-Woerden-Utrecht ook zouden meenemen. Ik heb het geld niet, maar dan is er wel een beeld wat voor kostenpost het betreft en is het in ieder geval duidelijk waarover wij het hebben als wij tot een deal kunnen komen over deze systematiek. Ik kom hier nog op terug.

De heer De Krom gaf in heldere bewoordingen aan wat zijn gemoedstoestand is rond Bombardier, als ik die als pars pro toto mag gebruiken. Ik wil hierbij aantekenen dat het niet alleen de fout van Bombardier is. Zoals de heer Cramer al zei, is het ook het feit dat ERTMS as such veel meer duidelijkheid veronderstelt dan er in werkelijkheid op basis van de specificaties was. De specificaties konden verschillend worden geïnterpreteerd. De bedrijven hebben met dat probleem te maken. Daarom is er nu één standaard nodig, zodat bekend is in welk land met welk level er wat gebeurt. Nu kunnen de systemen niet eens met elkaar in communicatie worden gebracht. Dit laat natuurlijk onverlet dat het ene bedrijf er veel verder mee is dan het andere. Ook dat is realiteit.

Er is ook gevraagd of ik in de toekomst Bombardier kan uitsluiten. Ik zal ook in de toekomst geen contract met Bombardier sluiten. U kunt erop rekenen dat de vervoerders die dat wel doen, er natuurlijk heel scherp op zullen letten dat de afspraken afgedwongen kunnen worden. Een complicatie hierbij is dat het een kraptemarkt betreft. Overal in Europa zijn mensen bezig met het opstarten van hogesnelheidslijnen, waarbij ERTMS om de hoek komt kijken. Ook de goederencorridors vragen om ERTMS. Andere landen zijn met ERTMS bezig, ik noemde Italië en Zwitserland al. Het is dus een markt met heel veel vragers en weinig aanbieders. Dat geeft een slechte onderhandelingspositie. Ik denk dan ook dat een resultaatsverplichting moeilijk of niet af te dwingen zou zijn geweest. Ik zeg dit ook omdat ik weet dat collega's in Zwitserland bijvoorbeeld heel veel meer kosten hebben door het uitstel. Ook in Turkije, buiten de EU, loopt men jarenlange vertraging op, met name door deze problematiek. Het is dus iets wat breed voorkomt, maar dan nog voelt de gedeelde smart niet als halve smart. Om nog iets positiefs te zeggen over Bombardier: dit bedrijf levert ook de infra voor het traject Amsterdam-Utrecht. Dat contract moet wel worden nagekomen. Daar schijnt het wel goed te gaan. Ik ben van plan om Bombardier aan dit contract te houden, in de goede zin van het woord.

Zoals gezegd, kom ik voor Santa Claus of als het meezit voor Sinterklaas terug op enkele punten. Ik hoop dat er dan een deal is zodat 160 km/uur er komt. Ik zit er bovenop.

De **voorzitter**: De minister heeft de volgende toezeggingen gedaan:

- De minister zal vóór het einde van 2008, na overleg met de NS, een besluit nemen over de invoering van ATB-NL op de trajecten Den Haag Mariahoeve-Hoofddorp, Amsterdam Bijlmer-Utrecht, Bostel-Eindhoven (tussen Liempde en Eindhoven Beukenlaan), Flevolijn (tussen de Hollandse Brug en Lelystad) in het kader van de snelheidsverhoging naar 160 km/uur en over de financiering van de materieelombouw (subsidie van 25 mln.) en zal de Kamer daarover informeren. Daarbij

zal de minister ook ingaan op de kosten van het betrekken van het traject Gouda-Woerden-Utrecht in het project «Reistijdverbetering», op het nader onderzoek naar de mogelijkheden voor ATB-code groen als alternatief, op de bijdrage van ATB-NL aan de reductie van STS-passages en op de vraag over slijtage en stroomgebruik als gevolg van de snelheidsverhoging naar 160 km/uur.

- De minister zal de Kamer vóór de behandeling van het MIRT 2009 informeren over het plan van aanpak voor de pilot ERTMS op het baanvak Amsterdam-Utrecht.
 - De Kamer zal vóór de behandeling van het MIRT 2009 worden geïnformeerd over de problemen met ERTMS level-2.
 - De minister komt vóór het kerstreces van de Kamer met een nadere reactie op de notitie van de ChristenUnie-fractie «Slimmer, sneller, zuiniger op het spoor».
- Ik sluit de vergadering.

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

De voorzitter van de commissie voor de Rijksuitgaven,
Aptroot

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