

## 5

### Vragenuur

**Vragen** van het lid Aptroot aan de minister van Infrastructuur en Milieu over **het bericht "Treinen rijden vaker door rood"**.

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Elke week rijden treinen door rood, door een rood sein. Het eerste halfjaar gebeurde dat weer vaker dan vorig jaar, ongeveer drie à vier keer per week. We hebben daar in de Kamer een aantal keren over gesproken, met name in 2009, toen een ernstig ongeval gebeurde bij Barendrecht, met niet alleen een dode maar ook met een passagierstrein die net aan een heel grote ramp ontsnapte. Toen zei de minister, de voorganger van deze minister, dat we het probleem zouden gaan oplossen door de conducteurs beter te instrueren en de seinen een beetje te verplaatsen. Ik vraag de minister: wat is er sindsdien gebeurd en hoe kijkt zij aan tegen het feit dat het aantal roodlichtpassages, dus het door rood rijden van treinen, toeneemt?

In november 2009 diende ik samen met collega Roemer een voorstel in – dat was dus een actie van VVD en SP – om alle seinen te beveiligen, omdat we een groot risico lopen. Het zou gemakkelijk uit de treinbudgetten kunnen, omdat nu heel veel geld wordt uitgegeven aan reistijdwinst, waardoor bijvoorbeeld een rit van 50 minuten 49 minuten gaat duren. Als we die miljoenen hierin stoppen, wordt het allemaal veilig. Toentertijd werd dit afgewezen door de minister en een meerderheid in de Kamer, bestaande uit CDA, PvdA en ChristenUnie. Ik vraag de minister om dit plan weer op te pakken. Is zij bereid om alle seinen in Nederland te beveiligen, zodat er geen ernstige ongevallen meer kunnen gebeuren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. De heer Aptroot vroeg wat er is gebeurd sinds de discussie in 2009. Ik weet dat er toen debatten hebben plaatsgevonden over alles versus een deel beveiligen. Mijn voorganger zei toen dat hij zou bekijken waar ATBvv, automatische treinbeïnvloeding, effectief is en waar niet. Sindsdien is zij op een heleboel plekken toegepast, op dit moment bij zo'n 1250 seinen. Ik heb zelf vorige maand opdracht gegeven om dit op 350 extra plekken te gaan doen, op de plekken die we in het kader van het Basisnet extra willen beveiligen, dus waar de treinen met gevaarlijke goederen overheen gaan. Daarnaast is in het kader van PHS 24 mln. beschikbaar, als we in de toekomst precies weten hoe wij dit gaan vormgeven. Dan zouden het zo'n 500 extra plaatsen kunnen zijn, en daarmee zit je ongeveer op de helft van alle plekken waar je dit zou kunnen toepassen. Inderdaad heeft mijn voorganger gezegd dat we dit niet overal moesten gaan doen, maar eerst moesten bekijken waar het effectief is. Hij heeft daartoe een onderzoek toegezegd. Dat onderzoek is bijna klaar. Ik zeg toe dat ik dit aan de Kamer zal doen toekomen, voorafgaand aan het algemeen overleg over railveiligheid op 3 november. Dan kunnen wij met elkaar discussiëren over de effectiviteit van die beveiliging en de daarbij horende

investeringen, en over de vraag of we het voor de helft gaan doen, of het gaan verbreden.

De heer Aptroot vroeg ook nog wat ik vind van de oplopende aantallen. Ik heb daar ook over gelezen, maar ik herken die cijfers niet. Zelf hebben wij voor het eerste halfjaar staan 86 bij stoptreinen; het jaar daarvoor was dat 83, dus dat komt ongeveer overeen. Het zou kunnen dat daar juli bij is getrokken en dan wordt het ineens 93, maar met juli van het vorige jaar erbij was het 98. Wij herkennen die toename dus niet. Bij de maanden juni en juli gaat het sowieso altijd om voorlopige cijfers, die samen met betrokken partijen moeten worden doorgerekend.

De heer **Aptroot** (VVD):

Voorzitter. Ik zal niet met de minister gaan bekvechten over de exacte aantallen, hoewel de aantallen waarvan ik heb gelezen, van de Inspectie Verkeer en Waterstaat komen, dus van de inspectie van de minister zelf. Wij zullen te zijner tijd de exacte cijfers wel krijgen. Ik ben tevreden met de toezegging van de minister dat wij voor het overleg van 3 november alle feiten op een rij krijgen, over wat er is gebeurd en wat er gaat gebeuren. De VVD is helemaal tevreden als wij daarbij niet alleen vernemen wat de plannen zijn, maar ook wat het extra zou kosten om ervoor te zorgen dat alle seinen worden beveiligd, zodat treinen, als zij dan toch door een rood sein rijden, automatisch worden stopgezet. Als ieder alternatief wordt geschetst met de kosten daarvan, ben ik tevreden en kunnen we in of direct na het overleg van 3 november knopen doorhakken. Vooralsnog blijft de VVD van mening dat we echt alle seinen moeten beveiligen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dit was niet echt een vraag, maar mijn antwoord zou zijn dat het van belang is om vooral naar de effectiviteit te kijken, en om te investeren waar dat echt zinvol is. Uiteindelijk gaat het toch om € 50.000 per sein. Als je dat voor alle andere seinen gaat doen, dan heb je het over een flink bedrag. Ik las ook in de krant dat de cijfers uit het inspectierapport kwamen, maar ik heb net overlegd met mijn inspectie en die heeft andere cijfers.

De heer **Slob** (ChristenUnie):

Voorzitter. Ik begrijp dat de heer Aptroot tevreden is, naar mijn mening wat snel want zoveel heeft de minister niet toegezegd. Wij weten dat naar aanleiding van het ongeval in Barendrecht in januari van dit jaar een rapport is verschenen van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid waarin de minister opgeroepen is om ERTMS, het nieuwe beveiligingssysteem, zo snel mogelijk in te voeren en niet te wachten tot 2013, om een beetje in de pas te blijven met Europa. Is de minister bereid om die aanbeveling goed tot zich te laten doordringen en met de nieuwe cijfers die versnelling tot stand te brengen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Toevallig spreek ik vanmiddag ook met de heer Joustra van de Onderzoeksraad, onder andere over dit onderwerp. Wij zijn ook voorstander van invoering van ERTMS maar zoals de heer Slob weet – die discussie is wel vaker gevoerd in de Kamer – moeten de spoorpartijen dat zelf ook willen. Wij voeren het in waar het kan en waar het nog niet kan, houden wij ons in ieder geval aan de Europese verplichtingen.

## **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**

De heer **Monasch** (PvdA):

Voorzitter. In het bericht staat ook dat ongevallen relatief vaak veroorzaakt worden door nieuwe vervoerders, zowel spoor- als goederenvervoerders. Ik zal er geen privatiseringsdiscussie van maken, maar de vraag is wel hoe dat kan. Hebben deze mensen minder opleidingen genoten, zijn de kwalificatie-eisen lager, gaat het om jonge mensen, om mensen uit het buitenland? Hoe kan het dat nieuwe vervoerders machinisten in dienst hebben die meer brokken maken dan mensen die daar al langer op rijden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik las dat ook in het artikel. Ik heb dus ook nagevraagd of dat het geval is. Die stelling wordt door ons echter niet herkend. Sterker nog, vorig jaar hebben de andere, nieuwe, partijen minder fouten gemaakt dan de NS. Vorig jaar was het dus juist precies andersom. De cijfers van de laatste twee maanden worden op dit moment nog geanalyseerd, dus ik weet niet wat daaruit komt. Ik weet ook niet waar het bericht vandaan komt. Wij herkennen het in elk geval niet. Ik zal dat ook altijd in de gaten houden. Wij zorgen ervoor dat partijen goed opgeleid worden op dit vlak.