

Vergaderjaar 2011–2012

**32 707**

## **Parlementair onderzoek Onderhoud en innovatie spoor**

**Nr. 16**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juni 2012

In deze brief geef ik namens het kabinet een reactie op het rapport van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (hierna: commissie), dat op 16 februari 2012 aan de Tweede Kamer is aangeboden<sup>1</sup>. Conform het verzoek van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu neem ik daarin tevens de uitkomsten mee van het debat van uw Kamer met de commissie, dat op 15 en 16 mei jl. plaatsvond.

Ik spreek mijn waardering uit over de wijze waarop de commissie zich in opdracht van de Kamer intensief heeft gebogen over onderhoud en innovatie van het spoor. Mede door de brede benadering sluit het onderzoek goed aan bij de actualiteit. Het rapport biedt daarmee een goede bijdrage om in gezamenlijk overleg met de Kamer verder te werken aan een op de toekomst toegesneden spoorstelsel waarbij de klant – reiziger en verlader – centraal staat en dat veilig en betrouwbaar is.

Hierna geef ik per hoofdonderwerp mijn reactie op hoofdlijnen. In de bijlage doe ik dit conform het verzoek uit de motie Aptroot c.s.<sup>2</sup> per aanbeveling.<sup>3</sup>

#### **1. Visie en regie**

In de afgelopen jaren is er veel gerealiseerd op spoorgebied. Sinds 2005 is de intensiteit van de dienstregeling sterk toegenomen, het aantal reizigerskilometers gestegen (van 14,7 mln in 2005 naar 16,8 mln in 2011) en de punctualiteit van het vervoer toegenomen (van 91,8% in 2005 naar 94,7% in 2011). Nederland heeft daarmee één van de drukst bereden spoorstelsels ter wereld. We vragen dus veel van het spoorstelsel. Maar tegelijkertijd hebben we de grenzen van wat het stelsel aan kan langzamerhand bereikt, waardoor het spoor kwetsbaarder is geworden voor verstoringen.

<sup>1</sup> Kamerstuk 32 707, nrs. 8–13.

<sup>2</sup> Kamerstuk 32 707, nr. 15.

<sup>3</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Het is daarom van belang om goede afwegingen te kunnen maken ten aanzien van extra wensen en eisen aan het spoorstelsel. Om dit te kunnen doen is het nodig om een eenduidige focus aan te brengen om de uitdagingen waar het spoor de komende jaren voor staat op de juiste wijze te kunnen aangaan.

De tot dusver vigerende visie op de toekomst van het spoor heeft geleid tot het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer. Bovenstaande vormt voor mij echter reden om de doelen voor het spoor voor de komende jaren te actualiseren, in samenhang te bezien en daarin te prioriteren. Met de commissie en uw Kamer acht ik het van belang dat hiervoor een lange termijn visie wordt opgesteld: de «Lange Termijn Spooragenda». Dit is de agenda voor wat vanuit maatschappelijk belang bereikt moet worden op het gebied van spoorvervoer. De Lange Termijn Spooragenda zal concrete hoofddoelen bevatten voor het spoor, die vertaald worden naar operationele doelstellingen op basis waarvan keuzes voor de toekomst gemaakt kunnen worden. De te maken keuzes sluiten in sterke mate aan bij het debat tussen de commissie en de Kamer. Het gaat dan om:

- Het maken van afwegingen ten aanzien van de ordening van de sector.
- De nadere aanscherping van de sturingswijze van NS en ProRail, niet alleen voor wat betreft de vormgeving van kern prestatie-indicatoren (KPI's) in de nieuwe vervoer- en beheerconcessie, maar ook ten aanzien van de inputgerelateerde sturing op het gebied van specifieke thema's, zoals veiligheid, betrouwbaarheid (bijvoorbeeld met betrekking tot het winterweerprogramma) en strategisch netwerkmanagement.
- Programmering van concrete projecten en programma's en de samenhang daartussen. Dit omvat een toets op de hele portfolio van projecten en programma's om te bepalen hoe deze bijdragen aan de gestelde doelen.

We beginnen daarbij natuurlijk niet blanco. Op dit moment zijn er diverse programma's en projecten in voorbereiding en in uitvoering, de spoorsector kent een bepaalde ordening en er zijn sturingsrelaties met de verschillende partijen in de sector. De huidige setting betreft daarmee het uitgangspunt. De Lange Termijn Spooragenda vormt het toetsingskader om enerzijds nieuwe dingen te gaan doen en anderzijds het bestaande geheel aan te passen. Tevens zal deze agenda de logische kapstok vormen waar de nieuwe beheer- en vervoerconcessie aan komen te hangen. De Lange Termijn Spooragenda zal ook aansluiten bij het beleidsvoornemen en het programma van eisen voor het Hoofdrailnet.

Ik ben inmiddels begonnen met het opstellen van de Lange Termijn Spooragenda. Daarbij vertrek ik vanuit de wensen van de klant (reiziger en verlader), de huidige operationele prestaties op het spoor, de kaders vanuit de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte en de algemene trends in de maatschappij, zoals vergrijzing en veranderende mobiliteitspatronen.

Ik kom tot de volgende hoofddoelen voor het spoor:

- Veiligheid
- Betrouwbaarheid
- Mobiliteit
- Actuele Reisinformatie
- Reisgemak en comfort
- Efficiency
- Duurzaamheid

Onderstaand licht ik deze doelen nader toe.

## **- Veiligheid**

Het waarborgen van een veilige omgeving is een rijksdoel en het kunnen maken van een veilige reis een basisbehoefte van de klant. *Veilig vervoeren, veilig werken en veilig leven met spoor alsmede zorg dragen voor een hoogwaardige veiligheidscultuur* zijn zodoende prioriteit.

## **- Betrouwbaarheid**

Betrouwbare kwaliteit van de dienstverlening is een basisbehoefte van de klant. De klant wil een product waar hij van op aan kan. Verstoringen doen hier afbreuk aan. Op dit moment kunnen verstoringen als gevolg van bijzondere omstandigheden zoals winterweer leiden tot situaties waarbij de controle over de treinenloop verloren gaat en de reiziger niet meer weet waar hij aan toe is. Het *minimaliseren van het optreden van verstoringen en de impact van verstoringen* zijn net als het voorkomen dat de controle over de treinenloop verloren gaat, een prioriteit.

## **- Mobiliteit**

Om ook in de toekomst een verbeterde mobiliteit en bereikbaarheid te garanderen, terwijl gelijktijdig aan het rijksdoel «het waarborgen van een leefbare omgeving» wordt voldaan, gelden de volgende prioriteiten:

- *Accommoderen* - en waar nodig stimuleren indien vereist om de (overall) bereikbaarheid te verbeteren – *groei in reizigersvraag en continue veranderende mobiliteitspatronen* in met name de spits in brede Randstad.
- *Accommoderen groei in vraag naar goederenvervoer* op die routes die het meeste bijdragen aan de economische ontwikkeling van Nederland.
- *Waarborgen van de leefbaarheid voor de omgeving* die onder druk komt te staan ten gevolge van maatregelen om de groeiende vraag te kunnen accommoderen.

## **- Actuele Reisinformatie**

Het is een basisbehoefte van de reiziger om door middel van *juiste, tijdige, consistente en actuele reisinformatie een handelingsperspectief* te hebben, ook in het geval van verstoringen. Daarom is actuele reisinformatie verschaffen een prioriteit.

## **- Reisgemak en comfort**

Reisgemak en comfort zijn belangrijke klantwensen. Prioriteiten hierbij zijn:

- *Verbeteren deur-tot-deur reistijd* ondermeer door verbeteren van aansluitingen op andere modaliteiten en aansluitingen op het spoor en het optimaliseren van a) rechtstreekse verbindingen, b) verhogen van frequenties, c) gebruik maken van maximum toegestane snelheid en d) verhogen van de snelheid waar mogelijk.
- *Verbeteren deur-tot-deur reiservaring* ondermeer door in aanvulling op een verbeterde deur-tot-deur reistijd informatievoorziening over andere modaliteiten te verbeteren en vervoersbewijzen uniform te maken.
- *Verbeteren van toegankelijkheid* van stations en treinen voor mensen met een auditieve, visuele of motorische beperking, ook gegeven de toenemende vergrijzing
- *Verhogen comfort* op stations en in treinen.

## **- Efficiency**

Het efficiënt omgaan met publiek geld is een randvoorwaarde en betaalbaarheid is een belangrijke klantwens. Het *verbeteren van de kostenefficiëntie* van zowel de trein operatie als de infrastructuur (o.a. beter benutten, bijvoorbeeld beter afstemmen vraag en aanbod door toepassing van tariefdifferentiatie) draagt bij aan het *waarborgen van betaalbaarheid* en het efficiënt omgaan met publieke middelen en is daarom een prioriteit.

## **- Duurzaamheid**

Focus op duurzaamheid is een belangrijke maatschappelijke trend en het is prioriteit dat het spoor zijn leidende positie behoudt als duurzaam transportmiddel en voorop blijft op het gebied van *duurzame innovaties* in vergelijking met andere modaliteiten. Daarnaast biedt duurzaamheid mogelijkheden tot *kostenreductie* door bijvoorbeeld efficiënter rijden.

De verdere uitwerking van deze doelen zal ik in goede samenwerking met de spoorpartijen doen.

Uiteraard ben ik bij de uitwerking van de doelen en de bijhorende programma's en projecten gehouden aan de budgettaire randvoorwaarden van mijn spoorbegroting. Dit betekent dat er expliciete keuzes gemaakt moeten worden en dat er tussen de doelen geprioriteerd moet worden en gezocht moet worden naar een balans.

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer is het belangrijkste spoorprogramma voor de nabije toekomst, waar veel draagvlak voor bestaat. Invulling daarvan betekent wel een verdere belasting van het spoorstelsel. Het is daarom van belang dat naast het accommoderen van de groei ook andere belangrijke doelen voor het spoor voldoende een plaats daarin krijgen. De doelen veiligheid en betrouwbaarheid dienen daarom explicieter binnen het programma meegenomen te worden.

De Lange Termijn Spooragenda is in het najaar gereed. Ondertussen heb ik de regie voor een aantal concrete onderwerpen gepakt, waarbij ik nu reeds voortgang wil boeken. In alle gevallen betreft het maatwerkregie die past bij het desbetreffende onderwerp. Ik kom later in deze brief nog terug op de wijze waarop ik daaraan invulling geef bij Treinbeveiliging, Spoorbudgetten en Onderhoud. Daarnaast heb ik de regie genomen ten aanzien van het winterweerprogramma, waarover ik u separaat informeer, het onderzoek naar de decentralisatie van enkele lijnen, de OV-chipkaart en de voortzetting van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer.

## **2. Ordening spoorsector**

De commissie richt zich in haar onderzoek in de eerste plaats op verbeteringen binnen de huidige ordening van de spoorsector en heeft de ordening niet diepgaand onderzocht. Desondanks vormt, mede naar aanleiding van recente incidenten, de ordening een terugkerend onderwerp in het politieke debat en heeft de Kamer dit met de commissie intensief besproken. Diverse fracties hebben op dit punt een voorlopig standpunt ingenomen.

Dit vormt voor mij aanleiding om nader onderzoek te doen naar een aantal ordeningsmodellen en de voor- en nadelen daarvan in kaart te brengen. Ik bouw daarbij voort op het vele materiaal, dat onder meer in het kader van de evaluatie van de spoorwetgeving en door de commissie reeds is verzameld. Mijn lijn bij dit vraagstuk is: «Structure follows

strategy». Ik vind het daarom van belang om in het kader van de Lange Termijn Spooragenda eerst de doelen en de daaruit voortvloeiende operationele doelen scherp te hebben alvorens nadere besluitvorming over de ordening mogelijk is.

Inhoudelijk zijn er verschillende ordeningsmodellen voor het spoor mogelijk in het licht van de te bereiken doelen en de gewenste versterking van de regiefunctie.

Ik wil, mede rekening houdend met door uw Kamer in het debat geschetste opties, in ieder geval drie hoofdmodellen en varianten daarbinnen onderzoeken:

### *1. Huidige ordening beter en scherper benutten met een systematische versterking van de (wettelijke) sturingsinstrumenten*

In dit verband kan onder meer worden ingezet op:

- a. Vormgeving nieuwe beheer- en vervoerconcessies 2015. Onder meer via betere en waar mogelijk gelijklopende KPI's voor NS en ProRail, aangevuld met specifieke, meer gelijkgerichte prestatieafspraken waar nodig.
- b. Beter benutten van de rol van aandeelhouder: scherpere doorzetting van relevante elementen van governance.

### *2. ProRail binnen de overheid plaatsen en NS op afstand houden*

- a. ProRail omvormen naar een spoorbeheerder binnen het ministerie van IenM (baten-lastendienst), waaronder de variant van opname van ProRail binnen Rijkswaterstaat, of als zelfstandig bestuursorgaan (ZBO).
- b. Als variant a. maar dan delen van ProRail omvormen. Bijvoorbeeld verkeersleiding en/of capaciteitsmanagement binnen het ministerie of als ZBO met daarnaast een ProRail bv voor aanleg en beheer.

### *3. ProRail en NS meer integreren*

- a. ProRail als dochtermaatschappij van NS nv.
- b. Als variant a., maar dan delen van ProRail als dochtermaatschappij van NS nv.
- c. Raden van Commissarissen van ProRail en NS «samenvoegen» (dezelfde commissarissen)

Een keuze voor het handhaven van de huidige ordening in aangescherpte vorm of een alternatieve ordening wordt onder meer getoetst aan de volgende aspecten:

- de mate waarin op de doelen in de Lange Termijn Spooragenda kan worden gestuurd;
- (Europese) wet- en regelgeving;
- in hoeverre een bijdrage wordt geleverd aan de versterking van de regiefunctie van IenM over het spoor;
- de mogelijkheid van concurrentie en het toetreden van nieuwe spoorbedrijven;
- het transitievraagstuk: hoeveel inspanning kost het en wat betekent dit voor de reiziger en de verlader?

Het onderzoek komt na de zomer beschikbaar en kan door de Kamer worden gebruikt voor het maken van keuzes.

Ten slotte merk ik op dat de minister van Financiën tijdens het Algemeen Overleg Staatsdeelnemingen van 10 april jl. de Kamer heeft toegezegd een onderzoek te doen naar de vraag in hoeverre het publiek belang beter

gebaat is bij gedeeltelijke privatisering van NS. Nadat de orderingsdiscussie is afgerond, zal de Minister van Financiën de Kamer over de uitkomsten van dit onderzoek informeren.

### **3. Inzet spoorbudgetten**

Zoals in diverse brieven en gesprekken met de commissie is toegelicht, ben ik altijd volledig geweest in mijn informatievoorziening aan de Kamer. Ik herken mij niet in het beeld van de commissie dat er middelen aan spoor zijn onttrokken, waarvan niet zeker is dat deze middelen terugvloeien. Binnen mijn departement zijn alle werkprocessen erop gericht gevoteerde middelen te besteden, waarvoor de Kamer ze heeft toegekend. Ik heb zelf tijdens mijn gesprek met de commissie op 17 november 2011 aangegeven hiervoor garant te staan. Belangrijk is dat de begrotingsadministratie van IenM klopt en dat alle gelden bij spoor blijven (en dus niet weglekken naar bijvoorbeeld wegen).

Ten aanzien van de informatievoorziening aan de Kamer over de spoorbudgetten heb ik reeds eerder aangegeven dat ik met de Algemene Rekenkamer en de commissie van mening ben dat de informatievoorziening beter en transparanter kan. Hiervoor tref ik een pakket maatregelen, waaronder als belangrijkste:

- Zichtbare aansluiting tussen de uitgaven op het Infrastructuurfonds en de uitgaven van ProRail.
- Significante kasschuiven en begrotingsmutaties in de jaarlijkse begrotingscyclus worden beter inzichtelijk en traceerbaar gemaakt. Daarbij wordt aangegeven welke artikelen betrokken zijn bij mutaties en worden de effecten in de tijd weergegeven. In geval van kasschuiven betekent dit dat wordt opgenomen in welke periode de middelen weer terugkomen respectievelijk naar welke jaren middelen worden verschoven. Als er middelen worden verschoven vanuit of naar jaren buiten de begrotingsperiode ( $t+4$ jr), wordt dat zichtbaar gemaakt door ook de jaren na deze begrotingsperiode te laten zien. Dit zal niet alleen voor spoor worden gedaan maar voor alle begrotingsartikelen van het Infrastructuurfonds. Naast de financiële toelichting wordt ook een inhoudelijke toelichting gegeven op deze kasschuiven en begrotingsmutaties.
- In het jaarverslag wordt een overzichtstabel opgenomen waarin per begrotingsnota de mutaties tussen de ontwerpbegroting en de realisatie worden gespecificeerd en toegelicht.

Naast de informatievoorziening richting de Kamer neem ik ook een aantal maatregelen waardoor ik beter kan sturen op de adequate besteding van financiële middelen voor het spoor:

- Ik wil op meer detailniveau inzicht hebben in wat ProRail met de beschikbaar gestelde middelen realiseert. Expliciete keuzes voor wat betreft de uitvoering van beheer- en instandhouding zullen meer gedetailleerd inzichtelijk worden gemaakt, met name voor wat betreft grootschalige onderhoudsprojecten en vervangingsinvesteringen. Hierbij zal steeds een relatie gelegd worden tussen de doelen voor spoor en de mate waarin de investeringen daaraan bijdragen. Dit inzicht zal ook uw Kamer worden verschaft bij de begroting en de verantwoording achteraf via het jaarverslag.
- Tot op heden worden beheer en instandhouding en aanlegprojecten nog te veel als twee aparte onderdelen met gescheiden budgetten benaderd. Uiteindelijk gaat het om het op de juiste wijze inzetten van de beschikbare spoorbudgetten. Er moet balans zijn tussen enerzijds het instandhouden van de bestaande infrastructuur en anderzijds vernieuwingen ten behoeve van de toekomst. Hierbij spelen life cycle afwegingen een belangrijke rol. De inzet van de financiële middelen

moet aansluiten bij deze integrale benadering, hetgeen zal worden meegenomen bij de toets op de portfolio van programma's en projecten en moeten passen in de Lange Termijn Spooragenda. Om een sectorbrede afweging te stimuleren wil ik NS en ProRail voorstellen de mogelijkheid te bezien om een gezamenlijk investeringscomité in te stellen dat mij hiervoor voorstellen doet.

#### **4. Treinbeveiliging**

##### *Principebesluit ERTMS*

Het spoor moet veilig zijn. Veiligheid is een absolute randvoorwaarde en daarom verantwoordelijkheid van de minister. Gezien de belangrijke doelen die ik met het spoor voorsta, kies ik ervoor om nu het principebesluit tot implementatie van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS (European Rail Traffic Management System) te nemen. Dit is lijn met de wens van de Kamer.

Het vormt een belangrijke stap richting een toekomstvast beveiligingssysteem dat tevens hogere snelheden en hogere capaciteit mogelijk maakt. Wel dient er bij de implementatie zorgvuldigheid betracht te worden omdat er nog veel onzekerheid is over bijvoorbeeld de investeringskosten en de bewezenheid van de technologie (bijvoorbeeld op bestaande infrastructuur die in gebruik is op emplacementen). Ik stel daarom een aantal randvoorwaarden:

- Het ERTMS-systeem moet voldoende (technisch en operationeel) stabiel zijn. Daarom worden ervaringen van de HSL, Betuweroute en pilot Amsterdam – Utrecht gebruikt.
- De reiziger moet zo min mogelijk merken van de uitrol ervan: kinderziektes moeten zo goed als uitgebannen zijn. Dit is essentieel, omdat de (gefaseerde) invoering van ERTMS er niet tot mag leiden dat de dagelijkse kwaliteit van het spoorvervoer onder druk komt te staan.
- De sector moet niet, zoals nu het geval is, afhankelijk worden van één leverancier van beveiligingssystemen of componenten daarvan.
- Toekomstvastheid van investeringen: dus investeren met het oog op de toekomstige uitrol van ERTMS en alleen investeren in vernieuwing van huidige beveiliging(scomponenten) wanneer dat no regret is.
- De kostenraming ERTMS moet voldoende robuust zijn, inpasbaar zijn binnen de bestaande spoorbudgetten en in redelijke verhouding staan tot de maatschappelijke baten.

##### *Roadmap*

Om het hierboven genoemde principebesluit concreet te maken stel ik een «Roadmap» op. Via deze Roadmap wil ik de logisch te nemen stappen en de te nemen route naar een zorgvuldige invoering van ERTMS schetsen, dit mede gezien de grote financiële consequenties. Stap voor stap zullen gefundeerde keuzen worden gemaakt in de wetenschap dat het huidige beveiligingssysteem (ATB) in internationaal perspectief relatief veilig is, maar op termijn een overstap naar het meer toekomstige ERTMS-systeem zowel volgens de sector als mijzelf voor de hand ligt. Dit inzicht biedt de ruimte om de migratie zorgvuldig aan te pakken. Uit de nadere uitwerking volgen logischerwijs de mijlpalen voor de planning.

Deze Roadmap wordt sinds eind vorig jaar zeer constructief opgesteld met NS en ProRail. Dat heeft er onder andere inmiddels toe geleid dat de pilot met ERTMS op Amsterdam-Utrecht is gestart. Bovendien breng ik gezamenlijk met NS en ProRail in kaart waar en hoe op korte termijn een snelheidsverhoging naar 160 km/u kan worden bereikt. Met bovenstaande stappen die mede zullen leiden tot de Roadmap zijn naar mijn mening belangrijke onderdelen van de door de commissie geconstateerde

impasse rond ERTMS niet alleen geslecht, maar worden bovendien op constructieve wijze verder gebracht.

Vragen waaraan in de Roadmap nadrukkelijk aandacht zal worden besteed om te komen tot een zorgvuldige implementatie zijn onder meer :

- Wat zijn de ervaringen met ERTMS tot dusverre, bijvoorbeeld op de Betuweroute, de HSL-Zuid, de Hanzelijn en Amsterdam-Utrecht? Op dat laatste traject wordt ervaring met dual-signalling opgedaan.
- De samenloop van ERTMS met de vervanging van huidige systemen (vervangingsstrategie interlockings, treindetectie en materieel).
- De toepasbaarheid van ERTMS op of rond drukke knooppunten/emplacementen.
- Welke implementatiescenario's en migratiestrategieën liggen voor de hand? Te maken keuzes zijn onder meer:
  - Eerst materieel- of materieeldeelparken of eerst infrastructuur?
  - Big-bang of corridorwijze implementatie op infrastructuur?
  - Implementatie op infrastructuur starten waar nuttig (bv 160 km/u) of waar noodzakelijk (bijvoorbeeld vanwege afspraken in EU-verband in het kader van interoperabiliteit of vanwege veiligheid-, capaciteit- of snelheidsverbeteringen)?
  - De leveranciersstrategie
- De relatie met en effecten op andere grootschalige trajecten zoals PHS, Robuust Spoor, Kort Volgen, STS-Verbeterprogramma en snelheidsverhoging.
- Kosten, baten en risico's.

Bij het opstellen van de Roadmap zullen nadrukkelijk ervaringen in het buitenland met zowel het systeem als de aanbesteding ervan worden betrokken. Dit onder meer om te toetsen in hoeverre de kosten en baten van het systeem zoals door de commissie gesteld opgeld doen en in hoeverre het systeem inderdaad voldoende is uitontwikkeld om op termijn tot landelijke implementatie over te gaan.

De Roadmap met de richting voor implementatie wordt in de zomer afgerond. Dan zullen voor bovenstaande implementatiekeuzes scenario's en migratiestrategieën gemaakt worden. De bedoeling is om gaandeweg de wijze van migratie naar ERTMS steeds concreter in te vullen. De uitkomsten daarvan zullen ook hun beslag krijgen in afspraken met NS en ProRail. De Kamer zal daarover alsdan periodiek worden geïnformeerd.

#### *Korte versus lange termijn*

Een systeem als ERTMS is niet van de één op de andere dag geïmplementeerd. De invoering van het huidige Automatische Trein Beïnvloeding-systeem (ATB) heeft ruim dertig jaar gekost. De inschatting op basis van de gegevens vanuit ons omringende landen leert dat landelijke implementatie al snel minstens een jaar of tien kost. In dit kader herken ik ook het spanningsveld tussen korte termijnoverwegingen versus lange termijnoplossingen dat de commissie constateert.

Die spanning is ook na het spoorongeval te Amsterdam d.d. 21 april 2012 weer aan de oppervlakte gekomen. Waar ik mede naar aanleiding van het rapport van de commissie voor de lange termijn de Roadmap opstel is de natuurlijke reactie na een dergelijk ongeval om ook kortetermijnmaatregelen te nemen om stoptonend seinpassages terug te dringen en zo de kans op spoorongevallen verder terug te dringen. Dat leidt ertoe dat ik naast de implementatie van ERTMS ook kies voor een verbeteringslag voor de korte termijn. De richting daarvoor is aangegeven in het op 4 mei 2012



aan uw Kamer gezonden Verbeterplan STS. Sommige maatregelen uit het plan zijn of worden al uitgevoerd. Anderen worden momenteel inclusief een risicoanalyse nader uitgewerkt door een Taskforce van de spoorsector<sup>1</sup>. Deze nadere uitwerking moet met name een antwoord geven op de vraag in welke mate de voorstellen voor de korte termijn moeten worden doorgevoerd en bijdragen aan de doelstelling van maximaal 0-10 STS-passages per jaar. Daarbij wordt tevens de impact op andere doelen meegewogen.

De aangekondigde extra investeringen in ATB-Vv die moeten passen binnen de beschikbare spoorbudgetten zijn bedoeld om op de korte termijn de veiligheid van het huidige systeem te verbeteren. De baten daarvan wegen op tegen het persoonlijk leed en de kosten (defect materieel, defecte infrastructuur, vertragingen etc.), die een mogelijk ongeval in de periode totdat ERTMS is uitgerold met zich meebrengen.

## **5. Onderhoud**

De huidige prestaties van het Nederlandse spoor zijn in internationaal perspectief hoog. Dit blijkt uit de internationale benchmark die ik periodiek laat uitvoeren. Ook de commissie komt tot deze conclusie op basis van haar onderzoek. Ik deel met de commissie dat het van belang is om de kwaliteit van de infrastructuur op de langere termijn te waarborgen. Ik wil daarom de zekerheid hebben dat het huidige onderhoudsniveau structureel goed is of dat er met het oog op de toekomst verbeteringen nodig zijn.

De staat van de infrastructuur krijgt op dit moment extra aandacht bij ProRail. Zo vormt de winterhardheid van de infrastructuur onderdeel van een breder winterweerprogramma, wordt door ProRail specifiek gekeken naar het verminderen van het storingsniveau van de infrastructuur rondom Schiphol, bekijkt ProRail de wijze waarop het onderhoudsproces efficiënter kan worden uitgevoerd en werkt ProRail aan het verder verbeteren van het activaregister.

In aanvulling daarop heb ik ProRail gevraagd mij te informeren hoe zij de lange termijn kwaliteit van het spoor wil waarborgen en mij hierover uiterlijk in het najaar te informeren.

Ten slotte zal ik conform de aanbeveling van de commissie eens in de vijf jaar een onafhankelijke doorlichting van de fysieke kwaliteit van de infrastructuur inclusief bijbehorende onderhoudsprocedures laten uitvoeren onder leiding van de Inspectie Leefomgeving en Transport. Ik zal dat voor de eerste maal in 2013 laten uitvoeren.

## **6. Tot slot**

Met deze brief heb ik namens het kabinet geschetst hoe ik aankijk tegen de aanbevelingen van de Tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor, mede in het licht van het Kamerdebat dat hierover op 15 en 16 mei 2012 plaatsvond. Ik meen dat hiermee goede stappen worden gezet in de richting van verdere verbeteringen op het spoor.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 133.