

Vergaderjaar 2010–2011

32 404

Programma hoogfrequent spoorvervoer

Nr. 51

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 mei 2011

In de brief van 31 maart 2011 (2011Z06210/2011D16677) over het ERTMS-traject Amsterdam–Utrecht verzoekt de commissie voor Infrastructuur en Milieu mij om uw Kamer te informeren over de stand van zaken van de uitrol van ERTMS op het traject Amsterdam–Utrecht. Tevens verzoekt zij daarbij geïnformeerd te worden op welke termijn NS zal beschikken over treinstellen die met ERTMS zijn uitgerust ten behoeve van de ERTMS-pilot op dit traject. Hieronder informeer ik u over de stand van zaken van beide activiteiten.

Stand van zaken ERTMS op het traject Amsterdam-Utrecht

In december 2010 is het ERTMS-systeem in de baan van het traject Amsterdam–Utrecht in bedrijf gesteld. Om te komen tot definitieve vrijgave hiervan worden in de komende periode de volgende stappen doorlopen.

1. Momenteel worden door Bombardier, de leverancier van het ERTMS-systeem, de contractueel met ProRail overeengekomen «Safety Qualification Tests» uitgevoerd. Hierbij wordt door middel van duurtestritten met een ERTMS-testtrein, die vijf dagen per week in de reguliere dienstregeling rijdt, getest in hoeverre het treinbeveiligingssysteem in de baan onder operationele omstandigheden robuust en bedrijfszeker functioneert. Deze duurtestritten verlopen tot nu toe naar verwachting en zullen volgens planning in mei 2011 worden afgerond.
2. ProRail heeft bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat de verschillende veiligheidsdossiers ingediend met het verzoek om in juni 2011 «Toestemming voor gebruik voor commerciële exploitatie» te verkrijgen.
3. Op basis van de bevindingen van de duurtestritten zal Bombardier een aangepaste, contractueel met ProRail overeengekomen definitieve software-versie installeren. Naar verwachting zal dat in het vierde kwartaal van 2011 plaatsvinden.

ERTMS-pilot

Op 9 september 2009 heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer geïnformeerd dat met ERTMS uitgeruste treinstellen voor dit traject op zijn vroegst in 2012 beschikbaar zullen zijn¹.

Op 12 juli 2010 bent u geïnformeerd over het voorstel van de spoorsector om op het traject Amsterdam-Utrecht een ERTMS-pilot-project uit te voeren². Op 23 december 2010 heeft de spoorsector³ bij mij hiervoor een subsidie-verzoek met plan van aanpak ingediend.

Volgens de hierin opgenomen planning verwacht de spoorsector dat eind 2011 16 hogesnelheidstreinstellen van DB en NS Hispeed, die normaal ingezet worden op de verbinding Amsterdam–Frankfurt, voorzien zijn van ERTMS. Eveneens wordt daarin aangegeven dat het de bedoeling is om 20 andere NS-treinstellen⁴ van ERTMS voorzien.

Momenteel ben ik met de spoorsector in overleg over het hierboven genoemde voorstel van 23 december 2010. Twee aspecten die hierbij in het bijzonder aandacht vergen zijn de conformiteit met het door uw Kamer aangenomen amendement Slob c.s.⁵ en de eisen die de Europese Commissie stelt aan een dergelijke staatssteun aan spoorwegondernemingen⁶.

De volgende drie maatregelen die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van deze ERTMS-pilot zijn inmiddels al gerealiseerd:

1. De Regeling spoorverkeer is gewijzigd om het, voor treinen die uitgerust zijn met ERTMS, mogelijk te maken om met hogere snelheden te rijden dan onder het gebruikelijke seinstelsel NS»54/ ATB-EG⁷. Zodoende kunnen door gebruik van ERTMS kortere reistijden worden gerealiseerd. Dit is mogelijk gemaakt door de zogenaamde ERTMS-cabineseinen in de trein prioriteit te geven boven de langs de baan geplaatste lichtseinen.
2. ProRail heeft mij geïnformeerd dat de ligging van alle vier sporen op het traject Amsterdam–Utrecht vanaf december 2010 geschikt is voor snelheden tot 160 km/uur.
3. Om vervoerders en materieeleigenaren in de gelegenheid te stellen om voor hun treinen die met ERTMS zijn uitgerust van de Inspectie Verkeer en Waterstaat een «Verklaring van geen Bezwaar» en vervolgens een «Vergunning Voor Indienststelling» voor dit traject te verkrijgen, heeft ProRail eind 2010 de «Richtlijn Toetsing ERTMS treinapparatuur»⁸ aangevuld met specifieke informatie over het ERTMS-traject Amsterdam–Utrecht. Deze richtlijn geeft invulling aan de door de Inspectie Verkeer en Waterstaat opgestelde procedure voor de zogenaamde baan-trein-integratie-testen⁹ en informeert vervoerders en materieeleigenaren hierover. De eerste baan-trein-integratie-testen op het ERTMS-traject Amsterdam–Utrecht zullen naar verwachting medio 2011 beginnen.

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 200.

² Aangangsel Handelingen II 2009/2010, nr. 2851. Het concrete «Sectorvoorstel voor de voorbereiding van landelijke invoering van ERTMS» is daar bijgevoegd in bijlage 4.

³ ProRail, NS en KNV.

⁴ 10 treinstellen van het type «Sprinter Light Train» en 10 van het type «VIRM».

⁵ 32 500 A, nr. 65

⁶ Communautair richtsnoer betreffende staatssteun aan spoorwegondernemingen: 2008/C 184/07.

⁷ Staatscourant nr. 10451, 7 juli 2010.

⁸ RLN 00 295.

⁹ Deze baan-trein-integratietesten hebben betrekking op de ERTMS-apparatuur in de treinen, en moeten niet verward worden met testwerkzaamheden die betrekking hebben op de ERTMS-apparatuur in de infrastructuur, zoals bijvoorbeeld de eerder genoemde duurtrestritten.

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