

Vergaderjaar 2012–2013

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 385

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 februari 2013

Bijgevoegd vindt u de eerste versie van de Railmap ERTMS («Railmap»)¹. In de Railmap versie 1.0 wordt de huidige stand van zaken met betrekking tot de invoering van ERTMS («European Rail Traffic Management System») toegelicht, inclusief een doorkijk naar het vervolgtraject. Bij het opstellen van deze Railmap zijn ProRail als beheerder van de hoofdspoorweginfrastructuur en NS als grootste vervoerder, nauw betrokken geweest. Ook in de voor ons liggende verkenningsfase is de samenwerking met ProRail, vervoerders en zeker ook de andere stakeholders van groot belang voor een succesvolle invoering van ERTMS.

De Railmap versie 1.0 is het startdocument waarmee ik de MIRT-startbeslissing voor ERTMS neem. In deze brief ga ik in op de aanleiding voor het opstellen van de Railmap, de belangrijkste inhoudelijke punten van de Railmap en het vervolgproces.

Aanleiding

ERTMS vormt de nieuwe internationale standaard voor treinbeveiliging. De Tijdelijke commissie Onderhoud en Innovatie Spoor (commissie Kuiken), de Kamer, het kabinet en de spoorsector zijn ervan overtuigd dat ERTMS kansen biedt voor de toekomst. Daarom heeft het Kabinet Rutte I het principebesluit tot invoering van ERTMS genomen. In het daaropvolgende Regeerakkoord «Bruggen slaan» is opgenomen, dat ERTMS vanaf 2016 gefaseerd wordt ingevoerd met gebruikmaking van de bestaande budgetten.

Met deze Railmap versie 1.0 wordt de eerstvolgende stap op weg naar een gefaseerde en beheersbare invoering van ERTMS gezet. Het beschrijft de logisch te nemen stappen naar een zorgvuldige invoering van ERTMS in Nederland.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Vervolgproces ERTMS: naar een zorgvuldige invoering

Nederland kent een drukbereden spoorstelsel. Met de Lange Termijn Spooragenda (LTSA) is de ambitie gesteld om de kwaliteit van het spoor als vervoerproduct te verbeteren, zodat de reiziger en verlader de trein in toenemende mate als een aantrekkelijke vervoersoptie zien en gebruiken. Om dit doel te bereiken is een verdere verbetering van het spoorstelsel in den brede nodig. Veiligheid is daarbij een voorwaarde. Het huidige beveiligingssysteem kent een vervangingsopgave, waarbij zich de kans voordoet om ERTMS in te voeren. ERTMS is de nieuwe Europese standaard voor treinbeveiliging. ERTMS is een nieuw systeem met voordelen op het gebied van veiligheid en interoperabiliteit. Daarnaast kent ERTMS potentiële voordelen op het gebied van capaciteit, snelheid en betrouwbaarheid.

Vanwege de complexiteit van het invoeringsvraagstuk, waarbij elementen spelen als vervanging van verouderende systemen, samenhang met overige onderdelen van de traffic-management-keten en de mogelijke meekoppeling van andere programma's, projecten, verkenningen en wensen, vergt invoering van ERTMS een zorgvuldig onderzoeks- en besluitvormingstraject. Voorkomen moet worden dat wensbeelden in planning en kosten niet waargemaakt kunnen worden. Omdat een zorgvuldige en beheerste invoering van ERTMS van groot belang is, zullen er in de verkenningsfase de nodige onderzoeken worden uitgevoerd om een solide onderbouwing te leveren voor de vele nog te maken keuzes. Gedurende de verkenning wordt invulling gegeven aan getrechterde besluitvorming waarbij wordt gewerkt van grof naar fijn, conform de werkwijze van het MIRT en het gedachtegoed van Sneller en Beter. Deze aanpak verzekert dat bij elk beslismoment de afweging kan worden gemaakt of er voldoende robuuste onderbouwing is om de volgende fase op verantwoorde wijze in te gaan. Dit gebeurt via formele go/no-go besluiten. De daadwerkelijke invoering van ERTMS zal pas plaatsvinden wanneer is zeker gesteld dat de risico's van invoering afdoende zijn beheerst.

Ook de praktijkervaringen met ERTMS neem ik mee om een zorgvuldige implementatie te realiseren. Zowel in Nederland als in het buitenland zijn diverse ervaringen opgedaan. Daarbij valt te denken aan ervaringen bij de oplevering van de HSL-Zuid, de Betuweroute en de Hanzelijn. Op de Betuweroute functioneert ERTMS sinds de zomer van 2012 vrijwel probleemloos. Testritten op de Hanzelijn verliepen voorspoedig. Met een ICE trein zijn deze zomer de eerste testritten in het kader van de ERTMS pilot Amsterdam-Utrecht uitgevoerd. Binnenkort zal in het kader van diezelfde pilot getest gaan worden met goederentreinen voorzien van ERTMS. Vervolgens zullen 10 «Sprinter Light Trains» worden ingezet die momenteel van ERTMS worden voorzien. De pilot loopt door tot in 2014. Ten slotte zullen ook de leerervaringen van Denemarken, België en Zwitserland worden betrokken bij de totstandkoming van de voorkeursbeslissing.

Aanpassingen van materieel en infrastructuur

De invoering van ERTMS zal (deels) dual moeten gebeuren. Het vervoer per spoor moet immers zoveel mogelijk doorgaan tijdens de implementatieperiode van ERTMS. Op een tweetal corridors (de Hanzelijn en Amsterdam-Utrecht) van het hoofdrailnet (HRN) is reeds ERTMS beschikbaar. Mede hierom en uit kostenoverwegingen, wordt er in deze Railmap voor gekozen om in het invoeringstraject te beginnen met de ombouw van materieel naar ERTMS, dat tevens geschikt blijft voor het huidige systeem (duale uitrusting van materieel). Voor implementatie in

materieel zijn verschillende scenario's denkbaar. Deze zullen de komende tijd gedurende de verkenningsfase nader worden uitgewerkt op inhoudelijk en financiële consequenties (kosten, risico's en baten).

Invoering van ERTMS in infrastructuur is complexer en duurder dan in treinen. Er wordt gestart met het onderzoeken en nader uitwerken van de vier zoekrichtingen voor de invoering in de infrastructuur zoals toegelicht in de Railmap. Het betreft de zoekrichtingen: «natuurlijke vervanging», «snelle vervanging», «start met trajecten met hoge capaciteit(sbehoefte)», «start met trajecten met lage capaciteit(sbehoefte)». Als nulscenario geldt dat ERTMS alleen wordt ingevoerd waar en wanneer dat volgt uit Europees (rechtelijke) verplichtingen. In de komende periode worden de zoekrichtingen uitgewerkt in scenario's en voorzien van onderzoek naar kosten, baten en risico's. In lijn met deze startbeslissing reserveer ik t/m 2028 voorlopig € 2 miljard voor de invoering van ERTMS.

Bij de totstandkoming van de nieuwe vervoerconcessie voor het hoofd-railnet en de beheerconcessie voor de hoofdspoorweginfrastructuur kan ik ook eisen inbrengen ten aanzien van de implementatie van ERTMS. Van de hoofdrailnetvervoerder wordt met name medewerking aan de uitvoering van genomen en te nemen besluiten verwacht, waarbij ook financiële afspraken zullen worden gemaakt over de implementatie van ERTMS in het treinmaterieel voorafgaand aan de ingangsdatum van de nieuwe concessie.

Tevens zal in het kader van de Lange Termijn Spooragenda worden verkend wat de mogelijkheden zijn om slimme combinaties te zoeken met lopende en voorgenomen programma's en projecten waar in het ontwerp of in de uitvoering ERTMS kan worden meegenomen. Daarbij kan gedacht worden aan het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en OV-SAAL, met verkenningen en wensen om bijvoorbeeld op gedecentraliseerde lijnen de capaciteit of betrouwbaarheid te vergroten of met de wens om op een aantal lijnen de snelheid te verhogen.

Ten slotte wordt nagegaan in hoeverre optimalisatie van de gehele traffic-management-keten, zoals bijvoorbeeld de re-design/verbetering van be- en bijsturing, in combinatie met ERTMS voordelen biedt voor onder andere de betrouwbaarheid van het spoorstelsel. Er is met andere woorden sprake van grote samenhang met andere programma's en projecten uit de LTSA.

Kansrijke scenario's

Op basis van een op te stellen beoordelingskader, dat afgestemd wordt op het afwegingskader van de Lange Termijn Spooragenda, zal de kansrijkheid van de scenario's worden geobjectiveerd en bepaald. De uitgewerkte kansrijke scenario's dienen voldoende inzicht te bieden in kosten, baten, risico's en beheersbaarheid zodat op zinnige en verantwoorde wijze een keuze kan worden gemaakt voor het voorkeursscenario. Gedurende de verkenningsfase zal blijken wanneer en waarover wel en niet besloten kan worden.

Technische briefing

Uiteraard ben ik graag bereid om middels een technische briefing nader in te gaan op eventuele inhoudelijke vraagstukken rondom ERTMS.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld