

## Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Provincie Gelderland  
T.a.v. C. Bieze, gedeputeerde Mobiliteit  
Postbus 9090  
6800 GX Arnhem

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afd. Grote Projecten en  
Planning  
Plesmanweg 1-6  
Den Haag

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2016/270010

**Uw kenmerk**  
2016-014326

Datum 28 november 2016  
Betreft Uitrolstrategie ERTMS

Geachte mevrouw Bieze,

Naar aanleiding van uw brief van 23 september 2016 (kenmerk 2016-014326) waarin u en uw collega's mij vragen stellen over de geactualiseerde uitrolstrategie ERTMS doe ik hierbij mijn reactie toekomen.

Bij de actualisatie van de uitrolstrategie heb ik naast de oorspronkelijke trajecten zoals opgenomen in de Voorkeursbeslissing ERTMS ook nieuwe trajecten betrokken die door stakeholders (o.a. provincies en vervoerders) zijn ingebracht. Al deze trajecten zijn onderdeel van de uitrolstrategie. Het op dit moment beschikbare budget is echter niet toereikend om alle trajecten voor 2030 van ERTMS te voorzien. Dat betekent dat ik keuzes moet maken.

Voor het prioriteren van trajecten is per traject gekeken naar zaken als de kosten- en batenratio, de te behalen veiligheidswinst, vervangingskosten van ATB en de bijdrage aan de interoperabiliteit. Zo kan met de nu gekozen start van ERTMS bij Haarlem bijvoorbeeld voorkomen worden dat investeringen in ATB moeten worden gedaan. Een ander belangrijk uitgangspunt is om transities (overgangen tussen door ATB of ERTMS beveiligde gebieden) te voorkomen door ERTMS als een inktvlek uit te rollen. Bovendien vind ik het belangrijk dat we de Europese context niet uit het oog verliezen en de uitrol in voldoende mate afstemmen op buurlanden.

Tegen deze achtergrond heb ik geprobeerd zoveel mogelijk partijen tegemoet te komen. Het geheel van trajecten dat ik voorzie te kunnen uitrollen binnen het beschikbare budget tot 2030 vertegenwoordigt de hoogste maatschappelijke waarde en heeft een logische samenhang.

In de uitrolstrategie is het traject Utrecht-Arnhem als zevende traject opgenomen in het zuidelijk perceel. Op grond van de huidige inzichten verwacht ik dat dit traject binnen het huidige budget pas uitgerold kan worden als ik voldoende meevallers kan incasseren, bijvoorbeeld door een gunstig aanbestedingsresultaat.

**Bestuurskern**  
Dir. Openbaar Vervoer en  
Spoor  
Afd. Grote Projecten en  
Planning

**Ons kenmerk**  
IENM/BSK-2016/270010

Voor het traject richting Bad Bentheim geldt dat de kosten- en batenverhouding ten opzichte van veel andere trajecten ongunstig is. Of een eerdere uitrol dan 2037 mogelijk is, is op dit moment niet te zeggen en hangt in ieder geval af van het beschikbaar komen van budget voor de uitrol van ERTMS na 2028. Bij dit traject speelt ook mee dat het Duitse Ministerie voor Verkeer en de Deutsche Bahn hebben aangegeven dat er geen planning is voor de inbouw van ERTMS aan de Duitse zijde van de grensovergang tot 2030. Hiervan zijn geen schriftelijke stukken openbaar.

Er is wel een Duitse planning beschikbaar voor de grensovergang bij Venlo. Deze grensovergang kent, net als de overgang bij Bad Bentheim en Arnhem, enkele tientallen treinbewegingen per dag, maar dit traject maakt onderdeel uit van de omleidingsroute voor de treinen over de Betuweroute. Dit levert een extra potentieel op van een kleine tweehonderd treinen per dag. Wanneer het traject richting Venlo-grens wordt voorzien van ERTMS betekent dit dat treinen die uitsluitend over de Betuweroute en omleidingsroute rijden niet langer over ATB hoeven te beschikken, wat kostenbesparend is. Ik heb daarom voorrang gegeven aan het traject Eindhoven-Venlo-grens.

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft mij verzocht een afschrift van deze brief aan de Kamer te doen toekomen.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Sharon A.M. Dijkma