

Vergaderjaar 2020–2021

33 652

Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 77

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 september 2020

Hierbij bied ik u de dertiende voortgangsrapportage aan van het Programma European Rail Traffic Management System (ERTMS) die gaat over de verslagperiode 1 januari 2020–30 juni 2020¹. Deze rapportage is tevens de geactualiseerde basisrapportage, waarin de referentiewaarden worden herijkt overeenkomstig de programmabeslissing ERTMS. Ik hecht aan de grootprojectstatus van het Programma ERTMS en vind de dialoog met uw Kamer over de voortgang van het Programma belangrijk. Ik heb mij daarom ingezet om in deze basisrapportage nauwgezet en herkenbaar over de door u gevraagde zaken te rapporteren. Tot slot heb ik de verkenning Implementatie ERTMS bij spoorgoederenvervoerders bijgevoegd². Graag informeer ik u aan de hand van deze stukken over de ontwikkelingen inzake het Programma ERTMS.

Over de volle breedte van het Programma ERTMS komt de uitvoering van het Programma op gang. ProRail is recent de aanbesteding voor het ERTMS-systeem voor de infrastructuur gestart. ProRail gaat als eerste stap in gesprek met de leveranciers die zich hebben gemeld. De doorlooptijd van de aanbestedingsprocedure is zo'n anderhalf jaar. Dit betekent dat eind 2021, begin 2022 de leverancier van het ERTMS-systeem voor de infrastructuur bekend is.

NS en Arriva hebben verder gewerkt aan het realiseren van ERTMS in hun reizigersmaterieel. Naar verwachting zijn de eerste treinen in 2022–2023 uitgerust met ERTMS. Dit is conform planning van het programmabesluit ERTMS, maar later dan verwacht in 2015 en zal daardoor impact zal hebben op een destijds verkregen CEF-subsidie. Ik heb in de zomer met de Europese Commissie afgesproken dat het subsidiedeel voor de prototypes behouden kan worden. Gezien deze recente ontwikkeling zal de budget-

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

taire verwerking hiervan en de impact op de kostenraming van het programma zichtbaar worden in de volgende voortgangsrapportage.

Ook is besloten twee oude treinseries van NS niet te voorzien van ERTMS en deze uitstroom op te vangen met de instroom van de dubbeldekker nieuwe generatie (DDNG) in 2027, die al van ERTMS is voorzien. De instroom van de DDNG valt samen met de geplande periode waarin het eerste baanvak in dienst wordt genomen. Ik heb de programmadirectie ERTMS gevraagd het raakvlak tussen de aanleg van het eerste baanvak en de instroom van de DDNG nauw te monitoren.

Ten aanzien van het goederenvervoer verloopt het traject om te komen tot aanbesteding van hun locomotieven minder voortvarend. Bij de twaalfde voortgangsrapportage noemde ik al het risico dat er onvoldoende goederenlocomotieven zijn omgebouwd voordat het eerste baanvak gereed is (Kamerstuk 33 652, nr. 76). Corona heeft de situatie geen goed gedaan. Een aantal materieleigenaren heeft inmiddels afgezien van deelname aan het CEF-programma om nu met 90% subsidie een prototype te bouwen. De door de sector ervaren problematiek ten aanzien van financiering en technische belemmeringen speelt in vele Lidstaten. Ik vind het van belang dat de concurrentiepositie van de Nederlandse goederensector niet onredelijk onder druk komt te staan door de invoering van ERTMS. Voor de zomer is bijgevoegde verkenning afgerond waarin de sector zijn breed gedragen beeld schetst van de problematiek en negen oplossingsrichtingen presenteert. Samen met de sector kijk ik bijvoorbeeld naar goede afstemming van de invoering van ERTMS in Nederland en Duitsland, en verdere financiering van onrendabele meerkosten. Deze verkenning vormt een goede basis voor nadere verdieping waarbij ik bereid ben de aangedragen oplossingsrichtingen te onderzoeken op zaken als uitvoerbaarheid, financiële en juridische haalbaarheid en effectiviteit.

Dertiende voortgangsrapportage

In deze verslagperiode is een nieuwe planning vastgesteld. De opgelopen vertraging van ongeveer een jaar door het uitwerken van de BIT-maatregelen en vormgeven van de aanbesteding voor de infrastructuur is hierin verwerkt. Evenals de uitgangspunten die PHS en ERTMS hebben afgesproken om de werkzaamheden voor OV SAAL en bij Amsterdam-Zuid (ZuidasDok) zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Zonder verdere maatregelen is het risico dat de indienststellingsdata van deze drie baanvakken een tot twee jaar naar achter schuiven.

Ik vind het te vroeg deze vertraging te accepteren. Ik heb aan alle partijen binnen het Programma ERTMS gevraagd zich aan de oorspronkelijke planning te committeren en maatregelen te nemen om deze te halen. De sector heeft aangegeven zich hiervoor in te zetten. Zo is ProRail het project Aanbesteding Snellere Aanpak ERTMS (ASAP ERTMS) gestart, waar met vele partijen gezocht wordt om creatieve oplossingen te bedenken die helpen om de aanleg van ERTMS verantwoord te versnellen. De planning is bovendien in grote mate afhankelijk van de afspraken die ProRail hierover maakt met de systeemleverancier van de infrastructuur. Totdat de planning van de systeemleverancier bekend is houden alle partijen binnen het Programma ERTMS vast aan de bandbreedtes voor de mijlpalen van het kabinetsbesluit.

Het afgelopen halfjaar was bijzonder, niet alleen voor het Programma ERTMS. Het coronavirus heeft nog altijd grote impact op het dagelijks leven. Voor de planning van de baanvakken, andere projecten en alle aanbestedingen geldt dat corona een risico met zich meebrengt in de

doorlooptijd. De invloed van corona op het Programma ERTMS is nu nog niet goed te overzien, maar heeft wel het risicoprofiel van het Programma ERTMS in algemene zin doen toenemen. Ik houd dit uiteraard nauwlettend in de gaten en informeer uw Kamer over de ontwikkelingen van al deze onderwerpen via de voortgangsrapportages.

Basisrapportage

In maart 2020 heeft de Minister met uw Kamer gesproken over de geactualiseerde uitgangspuntennotitie groot project ERTMS en de aanvullende verzoeken hierbij van de rapporteur namens de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat tijdens het Algemeen Overleg ERTMS/ Spoorveiligheid op 4 maart 2020. Deze rapportage heeft daardoor een andere opzet, vooral op het gebied van de projecten, baten, financiën en risico's. In bijgevoegde rapportage is de programmabeslissing ERTMS (17 mei 2019) opgenomen als uitgangspunt om de voortgang te meten. De voortgangsinformatie tussen deze en de vorige voortgangsrapportage is eveneens getoond. Hierdoor is de voortgang van het Programma ERTMS goed navolgbaar. Sommige onderdelen van de basisrapportage dienen in de komende voortgangsrapportages nog verder uitgewerkt te worden. Hiervoor zijn procesvoorstellen opgenomen.

Concluderend

Samenvattend zijn er veel ontwikkelingen gaande. Het Programma ERTMS heeft in de afgelopen verslagperiode belangrijke stappen gezet; verschillende aanbestedingsprocedures zijn gestart. Het beheersen van de risico's en raakvlakken met andere spoorprojecten als ook de samenwerking en afstemming tussen de partijen binnen de sector hebben vanzelfsprekend continue aandacht nodig om de programmadoelstellingen te blijven borgen. De inzet en het commitment in deze sector is maximaal om vanaf 2026 het proefbaanvak en de eerste baanvakken te realiseren. Ik blijf uw Kamer via de voortgangsrapportages op de hoogte houden.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer