

Vergaderjaar 2020–2021

33 652

Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 78

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 1 december 2020

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 30 september 2020 inzake de dertiende voortgangsrapportage ERTMS, tevens geactualiseerde basisrapportage (Kamerstuk 33 652, nr. 77).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 27 november 2020. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Vraag 1

Kunt u melden waarom de voortgangsrapportage de mogelijke gevolgen voor het grensoverschrijdend treinverkeer niet duidelijk uiteenzet als andere landen een andere baseline voor het spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS) hanteren?

Antwoord 1

In de voortgangsrapportages ga ik in op de Europese samenwerking die plaatsvindt om mogelijke gevolgen van verschillende baselines te minimaliseren. Deze maatregelen zijn aanvullend op het Europese toezicht op de interoperabiliteit. De uitrol van ERTMS in Europa neemt vele decennia in beslag, waarbij alle landen hun eigen tempo en versies aanhouden. In de regel, zoals ook toegelicht in Railmap 4.0 bij de programmabeslissing ERTMS¹, geldt daarbij dat indien het baselinenummer voor materieel gelijk of hoger is dan het baselinenummer voor de infrastructuur, materieel en infrastructuur interoperabel zijn. Nederlandse treinen, die de komende jaren worden voorzien van baseline 3 (de «hoogste» versie), kunnen daardoor in andere landen rijden. Bestaand buitenlands materieel moet voorzien zijn van baseline 3 om in Nederland te kunnen rijden. Dit is overigens onlangs ook via de Netverklaring van ProRail formeel gepubliceerd. Via de corridor-organisaties voor de drie TEN-T-routes die in Nederland starten/eindigen, en met België en Duitsland in het bijzonder, is frequent overleg. Voor al het nieuwe materieel dat rijdt op Europese corridors is het vanaf 2019 verplicht om baseline 3 aan boord te hebben.

Vraag 2

Kunt u de gevolgen in beeld brengen van het feit dat van de vijftien hoofdmijlpalen er vier niet op schema liggen of aandacht vragen?

Antwoord 2

Ik vind het nu nog te vroeg om vertraging te accepteren en daarbij ook vooruit te lopen op mogelijke gevolgen. Alle inspanningen moeten er nu op gericht zijn om weer op schema te komen. Vanuit de beheersing van het programma is er extra aandacht voor de mijlpalen die niet op schema (dreigen te) liggen. De planning is 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. Daar geldt dat ERTMS een groot en dynamisch programma is, waarvan de uitvoering een lange periode in beslag neemt. Het kan dus in enige mate mee ademen met tijdelijke veranderingen in het tempo. Ten slotte gaan veiligheid en zorgvuldigheid voor mij boven snelheid. De programmadi-rectie ERTMS geeft daarnaast aan nog voldoende versnellingskansen te zien om te verzilveren.

Het proefbaanvak en de eerste baanvakken worden gerealiseerd in 2026 en verder. De vier hoofdmijlpalen die aandacht vragen of niet op schema (dreigen te) liggen zijn het proefbaanvak en de baanvakken Kijfhoek-Roosendaal, OV SAAL-oost (Duivendrecht-Lelystad) en OV SAAL-west (Hoofddorp-Duivendrecht). Zoals u in de VGR 13² kunt lezen, is de planning van het proefbaanvak onveranderd en de vertraging voor het baanvak Kijfhoek-Roosendaal verwerkt (+11 maanden). Er bleek meer tijd nodig te zijn voor het opvolgen van de BIT-aanbevelingen en het vormgeven van de aanbesteding door ProRail. Ook kende deze aanbe-

¹ Kamerstuk 33 652, nr. 65 (Railmap 4.0)

² Kamerstuk 33 652, nr. 77

steding een langere doorlooptijd. Daarnaast hebben PHS en ERTMS uitgangspunten afgesproken om de plannings van 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 indienstellingsdata van deze baanvakken een tot twee jaar naar achter schuiven. Ik heb aan de sector 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.

Vraag 3

Welke extra stappen neemt u om te voorkomen dat ondernemers enorme kosten moeten maken, als zij zorgen hebben over de negatieve businesscases en zij aarzelen hun materieel om te laten bouwen?

Antwoord 3

Ik herken de zorgen over deze problematiek bij de commerciële vervoerders zonder concessie. Zoals gemeld in mijn brief bij VGR 13³ zal ik op basis van de Verkenning implementatie ERTMS bij spoorgoederenvervoerders de negen door de sector aangedragen oplossingsrichtingen samen met de sector verder onderzoeken. Samen met de sector kijk ik daarbij bijvoorbeeld naar goede afstemming van de invoering van ERTMS in Nederland en Duitsland, en verdere financiering van onrendabele meerkosten. Daarnaast zal ik blijven kijken naar nieuwe subsidiemogelijkheden, of mogelijkheden voor het verlengen van bestaande subsidies. Ook bij aannemers en historisch materieel speelt de problematiek van bekostiging van de ombouw. ProRail werkt in afstemming met de aannemers en vertegenwoordigers van het historisch materieel aan een passende invoering van ERTMS in hun materieel.

Vraag 4

In hoeverre is ERTMS nog noodzakelijk, gezien het verminderde aantal reizigers per trein en de vraag wanneer er weer sprake zal zijn van het oude niveau?

Antwoord 4

Een van de belangrijkste redenen om ERTMS aan te leggen is de vervanging van het huidige treinbeveiligingssysteem Automatische Treinbeïnvloeding (ATB), dat nog met behulp van de naoorlogse Marshalhulp werd aangelegd. Het vervangen van ATB blijft hoe dan ook noodzakelijk. Bovendien is de verwachting dat het aantal reizigers op de langere termijn, als Corona achter de rug is, onverminderd zal blijven groeien.

Vraag 5

Waarom is het risicodossier nog steeds ondermaats? Kunt u vertellen waarom de spoorgoederensector kritiek uit op de manier waarop de technische uitdagingen zijn onderbelicht?

Antwoord 5

De risico's an sich zijn goed in beeld; de laatste stap – het kwantificeren ervan zodat de individuele risico's op een betekenisvolle wijze geclusterd kunnen worden – duurt echter langer dan verwacht. Bij de overgang van

³ Kamerstuk 33 652, nr. 77

de planuitwerkingsfase naar de realisatiefase heeft de programmadirectie ERTMS een nieuwe risicomanagementmethode ontwikkeld om beter aan te kunnen sluiten bij de organisatie en governance van het Programma in de realisatiefase. De risico's uit het dossier van de programmabeslissing ERTMS zijn overgedragen aan de implementatie-organisaties, omdat daar de aansturing en beheersing van de diverse projecten plaatsvindt. Zij beheren, actualiseren en kwantificeren deze risico's per project; vele honderden in totaal. De programmadirectie ERTMS heeft afspraken gemaakt met betrokken organisaties over de consolidatie van de risicodossiers op programmaniveau, teneinde de risico's bij elkaar te kunnen tellen en dubbelingen te voorkomen. Dit proces is dus nog niet afgerond.

De problematiek die de spoorgoederensector ervaart ten aanzien van technische belemmeringen is eerder dit jaar samengebracht in rapportage Verkenning implementatie ERTMS bij spoorgoederenvervoerders (dat als bijlage bij de VGR 13⁴ is gevoegd). Het adresseren van deze problematiek maakt onderdeel uit van het traject Verbeterinitiatieven Goederen, waarin ik samen met de Nederlandse spoorgoederensector werk aan verbetermaatregelen gericht op de invoering van ERTMS in de spoorgoederensector. In de volgende fase van deze studie worden de door de sector aangedragen oplossingsrichtingen verdiept.

Vraag 6

Kunt u uiteenzetten waarom er sprake is van een negatief beeld omtrent het terugtrekken van goederenvervoerders, aangezien zij vanaf dag één zorgen hebben geuit over de implementatie van ERTMS?

Antwoord 6

Ik neem aan dat u doelt op de passage: «Het opwaarderen van goederenmaterieel dat is uitgerust met de bestaande ERTMS-specificatie (baseline 2) naar de nieuwe specificatie (baseline 3) verloopt minder voortvarend. In de twaalfde voorgangsrapportage is aangegeven dat het risico groeit dat er onvoldoende goederenlocomotieven zijn omgebouwd voordat het eerste baanvak gereed is. Een aantal materieleigenaren heeft inmiddels afgezien van deelname aan het CEF-programma en besloten nu geen prototype te laten ombouwen.»

De zorgen van de goederenvervoerders zijn mij bekend. We kijken hoe we stapsgewijs verder kunnen. Daarom is de focus van het CEF-upgrade-project gedurende de afgelopen periode verschoven van het ombouwen van hele treinseries naar het ombouwen van alleen de prototypes van treinseries, n. Door een combinatie van Europese CEF-subsidies en nationale subsidie was het mogelijk de subsidie voor het maken van de prototypes te verhogen van 50% naar 90%. Het feit dat een aantal materieleigenaren hiervan alsnog afziet en dat de coronacrisis het investeringsklimaat verder verslechtert, onderstreept het belang van het project Verbeterinitiatieven goederen, waar onder andere wordt gekeken naar alternatieve wijzen waarop onrendabele meerkosten kunnen worden gefinancierd.

⁴ Kamerstuk 33 652, nr. 77