

Vergaderjaar 2025–2026

29 893

Veiligheid van het railvervoer

33 652

Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 283

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 23 september 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 3 april 2025 over de 22^e voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 106), de brief van 25 april 2025 over Spoorveiligheid en ERTMS (Kamerstuk 29 893, nr. 281) en over de brief van 15 mei 2025 over Beantwoording vragen commissie over de 22^e voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 106) (Kamerstuk 33 652, nr. 107).

De vragen en opmerkingen zijn op 3 september 2025 aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 23 september 2025 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
P. de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
C. Martin

Inhoudsopgave

I	Vragen en opmerkingen vanuit de fracties	2
	Inleiding	2
	Inbreng rapporteur (Koekkoek, Volt)	2
	PVV-fractie	4
	VVD-fractie	4
	NSC-fractie	6
	BBB-fractie	6
II	Reactie van de bewindspersoon	7

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Inleiding

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de stukken voor dit schriftelijk overleg en hebben de volgende vragen en opmerkingen.

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de stukken met betrekking tot het schriftelijk overleg Spoorveiligheid en ERTMS en hebben hierover nog de volgende vragen en opmerkingen aan de Staatssecretaris.

De leden van de NSC-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van de geagendeerde stukken voor dit schriftelijk overleg. Wel hebben deze leden nog enkele vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de stukken inzake spoorveiligheid en de voortgangsrapportages over de implementatie van ERTMS. Deze leden hebben hierover enkele vragen en opmerkingen.

Inbreng rapporteur (Koekkoek, Volt)

De rapporteur ERTMS volgt namens de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat onder meer de informatievoorziening en de rapportageafspraken over het groot project ERTMS. De Kamer heeft de 22^e voortgangsrapportage ERTMS over de tweede helft van 2024 inmiddels een aantal maanden geleden ontvangen. In de feitelijke vragenronde hierover is een groot aantal vragen gesteld over de voortgang van het project en over de vooruitzichten voor de langere termijn. De volgende voortgangsrapportage over de eerste helft van 2025 wordt binnen een maand verwacht. Vooruitlopend hierop wil de rapporteur enkele informatieafspraken en wensen van de Kamer voor de toekomstige rapportages onder de aandacht brengen.

In verband met de fundamentele herijking van het programma, die in 2023 is ingezet maar nog niet volledig is afgerond, bood de informatie in de vorige voortgangsrapportages de Kamer onvoldoende inzicht om de voortgang van het programma goed te kunnen volgen. Vooral het gebrek aan inzicht in de planning en voortgang van de maatregelen en in bijgestelde kostenramingen en budgetten speelden daarbij een grote rol. De Staatssecretaris heeft toegezegd om bij de volgende voortgangsrapportage inzicht te geven in de planning, kostenramingen en budgetten van het programma, in het bijzonder voor de eerste tranche die nu wordt ontwikkeld. Uit de beantwoording van de vragen over de 22^e voortgangsrapportage blijkt dat tot 2030 waarschijnlijk alleen de eerste tranche uitgevoerd zal worden. Deze eerste tranche is echter veel minder

omvattend dan de programmascope uit de programmabeslissing tot en met 2030, terwijl de kosten en budgettekorten wel oplopen. Hoewel de stapsgewijze lerende aanpak in het kader van eerdere kostenstijgingen en planningsproblemen vanuit projectmanagement zinvol lijkt, blijft vanuit het oogpunt van project- en kostenbeheersing op de langere termijn voor de Kamer belangrijk dat tussen- en einddoelen van het implementatieprogramma nadrukkelijk in het oog worden gehouden. Daarbij horen projecties van de planning, kosten en budgetten voor de uitrol van ERTMS voor zowel de eerste tranche als voor de middellange en de landelijke uitrol op de lange termijn. De implementatie van ERTMS op het Nederlandse spoor is immers een kostbaar en ingrijpend proces, waarover de Kamer goed geïnformeerd wil blijven worden.

Kunnen bij toekomstige voortgangsrapportages de afspraken uit de uitgangspuntennotitie weer worden gevolgd en kan de Kamer concreet inzicht worden geboden in planning, voortgang, risico's, kostenramingen en budgetten, zowel voor de oorspronkelijke planningstermijn van het groot project tot en met 2030 als voor de landelijke uitrol daarna?

Over de voortgangsinformatie wil de rapporteur het volgende opmerken. De laatste voortgangsrapportage bevat uitgebreide beschrijvingen van maatregelen. Een groot deel van deze maatregelen wordt echter voornamelijk in opzet beschreven, terwijl de voortgang in de verslagperiode minder goed inzichtelijk wordt gemaakt. Bovendien ontbreken overzichtstabellen met de voortgang op eerder vastgestelde planningsmijlpalen. Hierdoor is voor de Kamer moeilijk om de concrete voortgang te volgen. In eerdere voortgangsrapportages waren nog wel overzichtstabellen opgenomen; een goed voorbeeld hiervan is tabel 4a Mijlpalen van het programma ERTMS uit voortgangsrapportage 21¹.

Kan in volgende voortgangsrapportages systematisch voor de beschreven stappen en maatregelen worden aangegeven welke voortgang concreet is geboekt in de verslagperiode?

Kan in volgende voortgangsrapportages weer een overzichtstabel worden opgenomen van de voortgang op de planningsmijlpalen bij de uitvoering van de maatregelen, zoals voorheen in tabel 4a Mijlpalen van het programma ERTMS?

Kunnen voor de voortgang van de verschillende maatregelenpakketten per onderdeel (zoals Noordelijke lijnen en Zeeuwse Lijn) naast tekstuele beschrijvingen voortaan ook overzichtstabellen in de voortgangsrapportages worden opgenomen?

Kan de leesbaarheid van de voortgangsrapportages worden verbeterd door kernachtiger te formuleren en herhalingen waar mogelijk te vermijden?

Een structureel aandachtspunt bij de implementatie van ERTMS is de positie van (goederen)vervoerders, onder meer in relatie tot toelating en verschillende versies in de betrokken landen. Inmiddels is de inschrijving voor de subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven gesloten.

Nederland vraagt bij de Europese Commissie aandacht voor de financiering van de benodigde upgrade van GSM-R (Global System for Mobile communications-Railway) naar FRMCS (Future Railway Mobile Communication System).

Hoeveel inschrijvingen zijn ontvangen voor de subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven? In hoeverre worden hiermee investeringen voor de ombouw van goederenmaterieel gestimuleerd?

Welke resultaten kunnen worden gemeld uit de gesprekken met de Europese Commissie over de financiering van de toekomstige upgrade naar FRMCS?

¹ 21^e voortgangsrapportage ERTMS, p. 17.

Tot slot is de rapporteur namens de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat zich aan het beraden over de scope van het groot project in het kader van de parlementaire Regeling grote projecten. De Kamer heeft de scope in 2019 in de geactualiseerde uitgangspuntennotitie gebaseerd op de scope uit de programmabeslissing uit 2019, waarin volgens planning de eerste fase van de landelijke uitrol in 2031 zou worden opgeleverd. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de scope uit de programmabeslissing inmiddels verlaten en daarmee ook de scope van het groot project. Voor overwegingen over een aangepaste scope van het groot project is de toegezegde informatie over planning, kostenramingen en budgetten relevant. Is in het kader van de MIRT-systematiek een nieuwe programmabeslissing in voorbereiding? Welke overwegingen voor de scope van het groot project zou de Staatssecretaris de Kamer willen meegeven?

PVV-fractie

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de stukken, maar vragen tegelijkertijd of de Staatssecretaris rekening houdt met de principes haalbaar, betaalbaar en realistisch.

De leden van de PVV-fractie vragen naar aanleiding van de beantwoording op de opvolgingsnotitie Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) wat de huidige stand van zaken is van de aanbevelingen gericht aan de Staatssecretaris.

De leden van de PVV-fractie lezen dat er volop gesproken wordt over overwegveiligheid. Er komt onder andere een opvolger van de beleidsagenda Spoorveiligheid 2020–2025. Er wordt gesproken over structurele overwegverbeteraanpak en lopende overwegverbeterprogramma's. Deze leden vragen of de Staatssecretaris deze zaken voldoende op de rit heeft, om te komen tot een spoedige verbetering van overwegen.

De leden van de PVV-fractie lezen in de beantwoording op eerder gestelde vragen dat in de eerste fase van de uitrol ERTMS een tekort is van 1 miljard euro. Helaas is de 23^{ste} voortgangsrapportage nog niet opgeleverd. Deze leden vragen of dit tekort ondertussen is opgelopen. Zo ja, wat is de huidige stand van zaken en ligt de uitrol van de eerste tranche op schema?

De leden van de PVV-fractie verbazen zich erover dat er, ondanks alle inzet die gepleegd wordt en de lange voorbereiding, sprake is van tegenvallers, vertragingen en het niet op tijd op orde hebben van zaken. Daardoor lopen de kosten gierend uit de hand. Deze leden vragen of door de teruglopende economie en de opeenstapeling van tegenvallers het project ERTMS nog haalbaar, betaalbaar en realistisch is.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie stellen dat spoorveiligheid geen papieren werkelijkheid is, maar direct verbonden met de dagelijkse praktijk van honderdduizenden reizigers en de veiligheid van omwonenden langs het spoor. Daarbij komt dat onze economie drijft op een betrouwbaar spoorgoederenvervoer: van de aanvoer van grondstoffen voor onze industrie tot de export via de zeehavens. Dat maakt het noodzakelijk dat beleid duidelijk is, dat risico's voor de omgeving zorgvuldig worden afgewogen en dat grote projecten financieel beheersbaar blijven.

De leden van de VVD-fractie stellen dat een goed functionerend spoorgoederenvervoer van groot belang is voor de Nederlandse economie en voor de internationale concurrentiepositie van onze zeehavens en industrie. Tegelijkertijd betekent de toename van gevaarlijke stoffen, mede door de energietransitie, dat de veiligheid van omwonenden stevig moet worden gewaarborgd. Het lid Veltman (VVD) heeft eerder een motie ingediend over het Basisnet (Kamerstuk 29 984 nr. 1236), omdat deze leden een onduidelijk proces zien, zonder helder referentiekader en zonder draagvlak in gemeenten. Kan de Staatssecretaris aangeven wanneer dit wel concreet wordt, zodat woningbouw en veiligheid niet klem komen te zitten?

De leden van de VVD-fractie stellen dat niet alleen het spoortraject zelf, maar ook de emplacementen cruciaal en kwetsbaar zijn. Zij vormen de schakel waar veel risico's samenkomen. Deze leden hebben daarom met een motie (Kamerstuk 29 984 nr. 1237) aangedrongen op enerzijds duidelijke en uniforme veiligheidseisen, en tegelijkertijd hebben zij erop aangedrongen dat in uitzonderlijke gevallen maatwerk mogelijk moet blijven om de veiligheid van omwonenden te waarborgen, zoals bij Kijfhoek of in de Rotterdamse haven. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe hij ervoor zorgt dat gemeenten en veiligheidsregio's daadwerkelijk betrokken zijn? Kan hij aangeven dat hun zorgen over de leefomgeving en veiligheid een duidelijke plek krijgen bij de afspraken die nu worden gemaakt? Hoe wordt daarbij de balans bewaard tussen uniformiteit enerzijds en doelgericht maatwerk anderzijds?

De leden van de VVD-fractie stellen dat spoorveiligheid natuurlijk ook gaat over de mensen die aan het spoor werken. Voor deze leden staat voorop dat iedereen die in deze sector werkt dat veilig kan doen. Deze leden zien dat sectorpartijen, waaronder RailAlert en ProRail, investeren in veiligheidscultuur en inmiddels werken met een digitaal veiligheidspaspoort. Tegelijkertijd bestaan er zorgen dat extra regels – zeker als die niet aantoonbaar bijdragen aan veiligheid – juist contraproductief uitpakken en personeel wegdrijven uit een sector die toch al te maken heeft met krapte. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe hij waarborgt dat regelgeving altijd effectief én werkbaar is, ook voor zzp'ers en aannemers?

De leden van de VVD-fractie zien de modernisering van het beveiligingssysteem via ERTMS als een grote stap voorwaarts die uiteindelijk belangrijke voordelen biedt voor veiligheid en capaciteit. De uitrol gaat echter gepaard met forse uitdagingen, van cybersecurity tot budgettaire spanning. Deze leden willen daar graag nadere duidelijkheid over. Hoe borgt de Staatssecretaris dat cybersecurity volwaardig wordt meegenomen, en niet een sluitstuk is? Welke concrete maatregelen worden hiervoor getroffen?

Verder vragen de leden van de VVD-fractie aandacht voor het belang van de uitrol van ERTMS op de spoorcorridors richting Amsterdam IJmond. Gezien het belang van de concurrentiepositie van de haven en de regio, vragen deze leden op welke wijze deze corridors, welke in de eerste tranche niet zijn meegenomen, kunnen worden meegenomen in de tweede tranche. Is de Staatssecretaris in gesprek met Port of Amsterdam over de prioritering van de verschillende corridors (de paarse, oranje en groene corridor) binnen de tweede tranche, dan wel bereid hierover met Port of Amsterdam in gesprek te gaan?

Market research freight locomotives NL SCI/Verkehr

De leden van de VVD-fractie lezen in het marktonderzoek dat blijkt dat de beschikbaarheid van goederenlocomotieven krap is (p.14). Deze leden vragen de Staatssecretaris of hij per aanbeveling kan toelichten hoe dit

wordt opgevolgd en hoe hiermee de concurrentiekracht van het goederenvervoer wordt beschermd.

22^e Voortgangsrapportage ERTMS

De leden van de VVD-fractie menen dat de nieuwe Europese verplichting voor baseline 4 forse gevolgen kan hebben voor de uitrol. Zij vragen de Staatssecretaris hoe Nederland dit aanpakt, en hoe dit zich verhoudt tot de keuzes die andere landen maken.

De leden van de VVD-fractie is toegezegd (aan het lid Veltman) dat er nadrukkelijk aandacht is hoe de uitrol van ERTMS efficiënter, sneller en goedkoper gemaakt kan worden (Kamerstuk 29 893, nr. 271). Deze leden vragen de Staatssecretaris hoe dit zich verhoudt tot de oplopende budgetspanning die we nu zien. De budgetspanning is inmiddels opgelopen tot bijna 1,1 miljard euro. De Staatssecretaris verwijst hiervoor naar de Voorjaarsnota 2025. Deze leden vragen de Staatssecretaris of hij helder kan maken hoe dit precies in de Voorjaarsnota is verwerkt.

NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie lezen dat RailAlert uiterlijk in het vierde kwartaal van 2025 de definitie van een eilandbuitendienststelling zal verduidelijken en dit zal verwerken in de volgende versie van het Voorschrift Veilig Werken aanrijding trein. Wat is de status van de verduidelijking van deze definitie? Kan de Kamer worden geïnformeerd wanneer dit is gebeurd?

De leden van de NSC-fractie vragen wat de laatste stand van zaken is van het ERTMS-proefbaanvak in Zeeland. Wat is de meest recente planning? Zijn de flankerende maatregelen inmiddels uitgewerkt? Kan er een overzicht gegeven worden van deze maatregelen?

De leden van de NSC-fractie zijn ook benieuwd naar de laatste financiële prognoses voor de korte en de lange termijn status van het ERTMS-budget. Worden er tekorten voorzien? Zo ja, op welke termijn? Hoe zullen deze tekorten – voor zover voorzien – worden opgevangen?

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie constateren dat de Kamer al langere tijd onvoldoende inzicht krijgt in planning, kostenramingen en budgetten van het ERTMS-programma. Deze leden vragen de Staatssecretaris om bij toekomstige voortgangsrapportages structureel overzichtelijke tabellen op te nemen met mijlpalen, voortgang en kosten, zodat de Kamer concreet kan volgen hoe de uitvoering verloopt. Ook vragen deze leden of de Staatssecretaris bereid is om herhalingen en uitvoerige beschrijvingen te beperken en de rapportages kernachtiger en leesbaarder te maken.

Daarnaast hebben de leden van de BBB-fractie gelezen dat de eerste tranche van ERTMS naar verwachting tot 2030 de enige zal zijn die daadwerkelijk wordt uitgevoerd, terwijl de kosten blijven oplopen. Deze leden vragen hoe dit zich verhoudt tot de oorspronkelijke programmabeslissing en of er sprake is van een sluipende verschraling van de scope, terwijl de belastingbetaler juist met oplopende budgetten wordt geconfronteerd. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat er een nieuwe programmabeslissing in voorbereiding is waarin de scope en doelstellingen opnieuw duidelijk en toetsbaar worden vastgelegd?

De leden van de BBB-fractie hebben verder kennisgenomen van de subsidieregeling voor goederenlocomotieven. Deze leden vragen hoeveel inschrijvingen er zijn ontvangen en in hoeverre deze daadwerkelijk leiden tot investeringen en ombouw van materieel. Daarnaast vragen de leden welke concrete resultaten tot nu toe zijn geboekt in de gesprekken met de Europese Commissie over de financiering van de noodzakelijke overgang van GSM-R (Global System for Mobile communications for Railways) naar FRMCS (Future Railway Mobile Communication System), en wat de financiële gevolgen zijn voor vervoerders en de rijksoverheid, als de Europese bijdrage onvoldoende blijkt.

Tot slot vragen de leden van de BBB-fractie aandacht voor de uitvoerbaarheid en betrouwbaarheid van het ERTMS-programma. Het spoor is cruciaal voor zowel reizigers als goederenvervoer, maar het mag geen eindeloos groot project worden waarin kosten en planningen telkens verschuiven. Kan de Staatssecretaris aangeven hoe wordt voorkomen dat ERTMS opnieuw uitloopt en duurder wordt, en hoe de Kamer hierop tijdig en transparant wordt geïnformeerd?

II Reactie van de bewindspersoon

Inbreng rapporteur (Koekkoek, Volt)

De rapporteur ERTMS volgt namens de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat onder meer de informatievoorziening en de rapportageafspraken over het groot project ERTMS. De Kamer heeft de 22^e voortgangsrapportage ERTMS over de tweede helft van 2024 inmiddels een aantal maanden geleden ontvangen. In de feitelijke vragenronde hierover is een groot aantal vragen gesteld over de voortgang van het project en over de vooruitzichten voor de langere termijn. De volgende voortgangsrapportage over de eerste helft van 2025 wordt binnen een maand verwacht. Vooruitlopend hierop wil de rapporteur enkele informatieafspraken en wensen van de Kamer voor de toekomstige rapportages onder de aandacht brengen.

In verband met de fundamentele herijking van het programma, die in 2023 is ingezet maar nog niet volledig is afgerond, bood de informatie in de vorige voortgangsrapportages de Kamer onvoldoende inzicht om de voortgang van het programma goed te kunnen volgen. Vooral het gebrek aan inzicht in de planning en voortgang van de maatregelen en in bijgestelde kostenramingen en budgetten speelden daarbij een grote rol. De Staatssecretaris heeft toegezegd om bij de volgende voortgangsrapportage inzicht te geven in de planning, kostenramingen en budgetten van het programma, in het bijzonder voor de eerste tranche die nu wordt ontwikkeld. Uit de beantwoording van de vragen over de 22^e voortgangsrapportage blijkt dat tot 2030 waarschijnlijk alleen de eerste tranche uitgevoerd zal worden. Deze eerste tranche is echter veel minder omvattend dan de programmascope uit de programmabeslissing tot en met 2030, terwijl de kosten en budgettekorten wel oplopen. Hoewel de stapsgewijze lerende aanpak in het kader van eerdere kostenstijgingen en planningsproblemen vanuit projectmanagement zinvol lijkt, blijft vanuit het oogpunt van project- en kostenbeheersing op de langere termijn voor de Kamer belangrijk dat tussen- en einddoelen van het implementatieprogramma nadrukkelijk in het oog worden gehouden. Daarbij horen projecties van de planning, kosten en budgetten voor de uitrol van ERTMS voor zowel de eerste tranche als voor de middellange en de landelijke uitrol op de lange termijn. De implementatie van ERTMS op het Nederlandse spoor is immers een kostbaar en ingrijpend proces, waarover de Kamer goed geïnformeerd wil blijven worden.

1.

Kunnen bij toekomstige voortgangsrapportages de afspraken uit de uitgangspuntennotitie weer worden gevolgd en kan de Kamer concreet inzicht worden geboden in planning, voortgang, risico's, kostenramingen en budgetten, zowel voor de oorspronkelijke planningstermijn van het groot project tot en met 2030 als voor de landelijke uitrol daarna?

Binnen het programma wordt er waarde gehecht aan het duidelijk en gestructureerd informeren van de Kamer, over de voortgang van het programma ERTMS. De uitgangspuntennotitie van de programmabe-slissing uit 2019 blijft hierbij leidend. Sinds 2023 is de aanpak van het programma ERTMS herijkt en wordt anders naar de opgave gekeken. Een van de maatregelen was het verdelen van de programmascope over tranches, maar ook zijn werkwijzen en mijlpalen aangepast. In de vorige voortgangsrapportage is de Kamer al geïnformeerd over de scope van tranche 1.

In de komende voortgangsrapportage, voorzien voor 1 oktober, wordt voor zover nu mogelijk is ook nadere invulling gegeven aan de planning, kostenramingen en budgetten voor tranche 1 van het programma. De herijkte werkwijzen zullen ook in volgende rapportages nog tot aanpas-singen leiden. Voor tranche 2 en verdere tranches in het kader van de landelijke uitrol geldt dat de scope nog niet is vastgesteld. Daarmee zijn ook de bijbehorende kosten en budgetten nog niet te bepalen. Zodra de scope van tranche 2 (en andere tranches) is bepaald, zal ook hierover conform de uitgangspuntennotitie worden gerapporteerd.

Op deze wijze geeft het programma invulling aan de regeling Groot Projecten, met hard omliggende kaders. Tegelijk wordt er aan een reële implementatie van ERTMS gewerkt. Deze implementatie is een wezenlijk andere opgave dan de aanleg van een sluis of tunnel. Door de complexiteit van het programma, de technische ontwikkelingen, het vernieuwend karakter en het werken in de operatie blijft het noodzakelijk om de aanpak doorlopend bij te sturen.

Over de voortgangsinformatie wil de rapporteur het volgende opmerken. De laatste voortgangsrapportage bevat uitgebreide beschrijvingen van maatregelen. Een groot deel van deze maatregelen wordt echter voorna-melijk in opzet beschreven, terwijl de voortgang in de verslagperiode minder goed inzichtelijk wordt gemaakt. Bovendien ontbreken overzichts-tabellen met de voortgang op eerder vastgestelde planningsmijlpalen. Hierdoor is voor de Kamer moeilijk om de concrete voortgang te volgen. In eerdere voortgangsrapportages waren nog wel overzichtstabellen opgenomen; een goed voorbeeld hiervan is tabel 4a Mijlpalen van het programma ERTMS uit voortgangsrapportage 21².

2.

Kan in volgende voortgangsrapportages systematisch voor de beschreven stappen en maatregelen worden aangegeven welke voortgang concreet is geboekt in de verslagperiode? Kan in volgende voortgangsrapportages weer een overzichtstabel worden opgenomen van de voortgang op de planningsmijlpalen bij de uitvoering van de maatregelen, zoals voorheen in tabel 4a Mijlpalen van het programma ERTMS?

De 23^e Voortgangsrapportage ERTMS zal voor tranche 1 het actuele beeld bevatten van de planning. De voortgang in de afgelopen periode en een overzicht met mijlpalen maken hier onderdeel van uit. De programmadi-rectie en sectorpartijen werken daarnaast aan het bepalen van

² 21^e voortgangsrapportage ERTMS, p. 17.

bandbreedtes voor deze mijlpalen. De uitkomsten van deze impactanalyses volgen in de 24^e voortgangsrapportage, in de eerste helft van volgend jaar.

3.

Kunnen voor de voortgang van de verschillende maatregelenpakketten per onderdeel (zoals Noordelijke lijnen en Zeeuwse Lijn) naast tekstuele beschrijvingen voortaan ook overzichtstabellen in de voortgangsrapportages worden opgenomen?

In de komende voortgangsrapportage, voorzien voor 1 oktober, zijn per maatregelpakket van tranche 1 mijlpalen in een overzicht weergegeven. In lijn met de herijkte aanpak worden in aanvulling daarop ijkpunten opgenomen per aspect van het vervoerssysteem: logistiek, infrastructuur, materieel, personeel, organisatie en besturing.

4.

Kan de leesbaarheid van de voortgangsrapportages worden verbeterd door kernachtiger te formuleren en herhalingen waar mogelijk te vermijden?

Deze opmerking wordt door dit ministerie en de programmadirectie nadrukkelijk ter harte genomen. In de volgende voortgangsrapportage is nadrukkelijk gewerkt aan het beperken van herhalingen en het kernachtiger formuleren van de teksten. Ook in toekomstige voortgangsrapportages blijft aandacht voor leesbaarheid en structuur een belangrijk uitgangspunt.

Een structureel aandachtspunt bij de implementatie van ERTMS is de positie van (goederen)vervoerders, onder meer in relatie tot toelating en verschillende versies in de betrokken landen. Inmiddels is de inschrijving voor de subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven gesloten. Nederland vraagt bij de Europese Commissie aandacht voor de financiering van de benodigde upgrade van GSM-R (Global System for Mobile communications-Railway) naar FRMCS (Future Railway Mobile Communication System).

5.

Hoeveel inschrijvingen zijn ontvangen voor de subsidieregeling ERTMS goederenlocomotieven? In hoeverre worden hiermee investeringen voor de ombouw van goederenmaterieel gestimuleerd?

Er zijn acht aanvragen ingediend voor subsidie bij de ombouw naar ERTMS voor in totaal 190 locomotieven. Dit komt overeen met de verwachtingen van de subsidieregeling, waarin gesteld werd dat tussen de 185 en 205 locomotieven omgebouwd zouden kunnen worden. Hiermee levert de subsidieregeling een belangrijke stimulans voor de tijdige beschikbaarheid van voldoende omgebouwd goederenmaterieel.

6.

Welke resultaten kunnen worden gemeld uit de gesprekken met de Europese Commissie over de financiering van de toekomstige upgrade naar FRMCS?

Op 16 juli jl. heeft de Europese Commissie haar voorstel ingediend voor het nieuwe Multiannual Financial Framework (MFF). Voor transport is daarbij het voorstel voor de Connecting Europe Facility (CEF) relevant. In de discussies over het voorstel met de Europese Commissie wordt door lenW ook de financiering van ERTMS en FRMCS (Future Railway Mobile

Communication System) ingebracht. Over de uitkomsten is nog geen duidelijkheid.

Tot slot is de rapporteur namens de commissie voor Infrastructuur en Waterstaat zich aan het beraden over de scope van het groot project in het kader van de parlementaire Regeling grote projecten. De Kamer heeft de scope in 2019 in de geactualiseerde uitgangspuntennotitie gebaseerd op de scope uit de programmabeslissing uit 2019, waarin volgens planning de eerste fase van de landelijke uitrol in 2031 zou worden opgeleverd. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft de scope uit de programmabeslissing inmiddels verlaten en daarmee ook de scope van het groot project. Voor overwegingen over een aangepaste scope van het groot project is de toegezegde informatie over planning, kostenramingen en budgetten relevant.

7.

Is in het kader van de MIRT-systematiek een nieuwe programmabeslissing in voorbereiding? Welke overwegingen voor de scope van het groot project zou de Staatssecretaris de Kamer willen meegeven?

Sinds de programmabeslissing in 2019 zijn er nieuwe inzichten gekomen op de uitrol van ERTMS. Met de herijking van het programma is onder meer de trancheaanpak geïntroduceerd, waarvan tranche 1 dit jaar is vastgesteld.

De scope van de programmabeslissing staat op dit moment niet ter discussie en is voor een groot deel onderdeel van tranche 1. De programmabeslissing betreft in de basis de oplevering van een werkend vervoerssysteem met ERTMS-only level 2 baseline 3, wat in tranche 1 nog steeds zo is. Ook het baanvak Kijfhoek-Belgische grens, de ombouw van het reizigersmaterieel en goederen locomotieven en de opleiding van het personeel zijn onderdeel van die scope. Enkele baanvakken uit de programmabeslissingen zijn wel getemporeerd evenals de ombouw van een enkele treinserie bij NS. De realisatie hiervan is nog steeds voorzien in volgende tranches. De verschillen worden nader toegelicht in de 23^e voortgangsrapportage.

Een aspect van de lerende aanpak en het werken in tranches is dat de scope wordt opgedeeld in kleinere, behapbaardere stukken. Deze aanpak geeft het programma niet alleen de flexibiliteit om te leren, maar ook om met tegenslagen of nieuwe ontwikkelingen op te vangen. De Kamer wordt per voortgangsrapportage geïnformeerd over de voorgenomen scope van volgende tranches. Mocht dit een uitbreiding van de scope van de programmabeslissing betekenen, dan wordt dit expliciet kenbaar gemaakt en beargumenteerd. Dit is eerder gebeurd voor de Noordelijke lijnen en voor de Zeeuwse lijn.

PVV-fractie

8.

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de stukken, maar vragen tegelijkertijd of de Staatssecretaris rekening houdt met de principes haalbaar, betaalbaar en realistisch.

De uitvoering van het programma ERTMS blijkt uitdagend en de beperkte middelen bij lenW vragen om scherpe keuzes. Om te zorgen dat het programma financierbaar en uitvoerbaar blijft is na de herijking onder meer ingezet op de tranche-gewijze aanpak. Over de voortgang en keuzes wordt de Kamer per voortgangsbrief Spoorveiligheid en voortgangsrapportages ERTMS geïnformeerd.

9.

De leden van de PVV-fractie vragen naar aanleiding van de beantwoording op de opvolgingsnotitie Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) wat de huidige stand van zaken is van de aanbevelingen gericht aan de Staatssecretaris.

De aanbeveling van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) aan de Staatssecretaris rond het ongeval in Voorschoten heeft betrekking op (1) het wegnemen van barrières voor ProRail voor innovatie en een registratiesysteem van (bijna-)ongevallen. Daarnaast werd aanbevolen om (2) andere waarden zoals veilig werken en veilig rijden langs werkzaamheden naast beschikbaarheid en veilige berijdbaarheid een plek te geven. Het ministerie werkt aan een opvolger van de huidige beleidsagenda spoorveiligheid die eind van dit jaar afloopt. Bij de uitwerking en de gesprekken over de opvolger van deze beleidsagenda gaan de aanbevelingen van de OvV mee worden genomen.

Voor wat betreft het registratiesysteem voor (bijna-)ongevallen heeft het ministerie de afgelopen tijd verschillende gesprekken met organisaties in andere lidstaten gehad die een dergelijk systeem beheren. Ook wordt er regelmatig met ProRail gesproken over de voortgang van het uitbreiden van hun registratiesysteem. Een integraal registratiesysteem is onderdeel van één van de aanbevelingen van de OvV aan ProRail. Om hiertoe te komen is ProRail in gesprek met vervoerders en aannemers. Zodra hier belemmeringen in naar voren komen is het ministerie en de programmadirectie bereid om constructief met de sector in gesprek te gaan zodat we tot een gedragen implementatie kunnen komen.

De Inspectie Leefomgeving en Transport monitort de voortgang van de OvV-aanbevelingen aan ProRail en brengt hierover begin 2026 een rapport. Dat rapport wordt samen met de spoorveiligheidsbrief naar de Kamer gestuurd, waarin de voortgang van de aanbevelingen van de OvV een plek krijgen, zowel over die aan de Staatssecretaris als die aan ProRail.

De leden van de PVV-fractie lezen dat er volop gesproken wordt over overwegveiligheid. Er komt onder andere een opvolger van de beleidsagenda Spoorveiligheid 2020–2025. Er wordt gesproken over structurele overwegverbeteraanpak en lopende overwegverbeterprogramma's.

10.

Deze leden vragen of de Staatssecretaris deze zaken voldoende op de rit heeft, om te komen tot een spoedige verbetering van overwegen.

Het ministerie is op verschillende vlakken bezig met het verbeteren van de overwegveiligheid. De komende maanden vervolgt het ministerie de gesprekken met betrokken partijen over een eventuele normstelling voor overwegveiligheid en over het risicocompensatiebeleid bij toenemend trein- en wegverkeer over overwegen. ProRail is ondertussen volop aan de slag gegaan met de Structurele Overwegverbeteraanpak, waaronder met de uitrol van slimme camera's op 50 overwegen. Naast de maatregelen op overwegen op het gemengde net (waar reizigers- en goederentreinen rijden) worden er in het kader van deze aanpak ook maatregelen genomen op enkele risicovollere overwegen op haven- en industriespoor-

lijnen. Binnen de aflopende overwegverbeterprogramma's³ worden de laatste maatregelen uitgerold. Met dit geheel werkt het ministerie aan een doelmatige verbetering van de veiligheid op overwegen, voortbouwend op de bereikte verbetering in de afgelopen jaren.

De leden van de PVV-fractie lezen in de beantwoording op eerder gestelde vragen dat in de eerste fase van de uitrol ERTMS een tekort is van 1 miljard euro. Helaas is de 23^{ste} voortgangsrapportage nog niet opgeleverd.

11.

Deze leden vragen of dit tekort ondertussen is opgelopen. Zo ja, wat is de huidige stand van zaken en ligt de uitrol van de eerste tranche op schema?

In de 23^e voortgangsrapportage ERTMS wordt ingegaan op de budgetspanning en de planning van de eerste tranche. Onderdeel van de herijking van het programma is het terugbrengen van de budgetspanning tot een beheersbaar niveau. De 23^e voortgangsrapportage wordt volgens de afspraken met de Tweede Kamer uiterlijk 1 oktober 2025 gepubliceerd.

De leden van de PVV-fractie verbazen zich erover dat er, ondanks alle inzet die gepleegd wordt en de lange voorbereiding, sprake is van tegenvallers, vertragingen en het niet op tijd op orde hebben van zaken. Daardoor lopen de kosten gierend uit de hand.

12.

Deze leden vragen of door de teruglopende economie en de opeenstapeling van tegenvallers het project ERTMS nog haalbaar, betaalbaar en realistisch is.

De vervangingsopgave van de treinbeveiliging is onontkoombaar. Het huidige beveiligingssysteem loopt tegen het einde van zijn levensduur en ERTMS is daarvan de vervanger. ERTMS is hierbij de basis voor de digitalisering van het spoor en interoperabiliteit in Europa. Om te zorgen dat het programma financieerbaar en uitvoerbaar blijft is na de herijking onder meer ingezet op de tranche-gewijze aanpak. Tegelijk blijft het programma uitdagend en de beperkte middelen bij lenW vragen om scherpe keuzes. Over de voortgang en keuzes wordt de Kamer per voortgangsrapportage geïnformeerd.

VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie stellen dat spoorveiligheid geen papieren werkelijkheid is, maar direct verbonden met de dagelijkse praktijk van honderdduizenden reizigers en de veiligheid van omwonenden langs het spoor. Daarbij komt dat onze economie drijft op een betrouwbaar spoorgoederenvervoer: van de aanvoer van grondstoffen voor onze industrie tot de export via de zeehavens. Dat maakt het noodzakelijk dat beleid duidelijk is, dat risico's voor de omgeving zorgvuldig worden afgewogen en dat grote projecten financieel beheersbaar blijven.

³ Dit zijn met name het programma Niet Actief Beveiligde Overwegen (NABO) en het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO). In het programma NABO worden 180 openbaar toegankelijke onbeveiligde overwegen op het gemengde net opgeheven of beveiligd. In het LVO worden zowel generieke oplossingen uitgerold op een groot aantal overwegen (zoals flitscamera's) als enkele grote specifieke aanpassingen aan risicovolle overwegen uitgevoerd (zoals onderdoorgangen en afwaarderingen tot overwegen voor uitsluitend langzaam verkeer).

De leden van de VVD-fractie stellen dat een goed functionerend spoorgoederenvervoer van groot belang is voor de Nederlandse economie en voor de internationale concurrentiepositie van onze zeehavens en industrie. Tegelijkertijd betekent de toename van gevaarlijke stoffen, mede door de energietransitie, dat de veiligheid van omwonenden stevig moet worden gewaarborgd. Het lid Veltman (VVD) heeft eerder een motie ingediend over het Basisnet (Kamerstuk 29 984 nr. 1236), omdat deze leden een onduidelijk proces zien, zonder helder referentiekader en zonder draagvlak in gemeenten.

13.

Kan de Staatssecretaris aangeven wanneer dit wel concreet wordt, zodat woningbouw en veiligheid niet klem komen te zitten?

Het proces om tot een herziening van het basisnet te komen heeft de volle aandacht. Daarom zijn de afgelopen periode ook werkbezoeken afgelegd in Breda en binnenkort ook in Tilburg. Het is met het oog op de woningbouwopgave en de aandacht voor de veiligheid belangrijk om tot afspraken te komen. Het doel is dan ook in 2026 een definitieve keuze voor te leggen over de herziening van het basisnet. Het veiligheidskader daarvoor blijft voor het ministerie duidelijk: het vervoer van gevaarlijke stoffen dat over de infrastructuur vervoerd wordt, dat aan alle (internationale) wetgeving voldoet, is veilig. Dat staat niet ter discussie.

De leden van de VVD-fractie stellen dat niet alleen het spoortraject zelf, maar ook de emplacementen cruciaal en kwetsbaar zijn. Zij vormen de schakel waar veel risico's samenkomen. Deze leden hebben daarom met een motie (Kamerstuk 29 984 nr. 1237) aangedrongen op enerzijds duidelijke en uniforme veiligheidseisen, en tegelijkertijd hebben zij erop aangedrongen dat in uitzonderlijke gevallen maatwerk mogelijk moet blijven om de veiligheid van omwonenden te waarborgen, zoals bij Kijfhoek of in de Rotterdamse haven.

14.

Kan de Staatssecretaris aangeven hoe hij ervoor zorgt dat gemeenten en veiligheidsregio's daadwerkelijk betrokken zijn? Kan hij aangeven dat hun zorgen over de leefomgeving en veiligheid een duidelijke plek krijgen bij de afspraken die nu worden gemaakt? Hoe wordt daarbij de balans bewaard tussen uniformiteit enerzijds en doelgericht maatwerk anderzijds?

Voor emplacementen waar structureel met treinen die gevaarlijke stoffen vervoeren wordt gerangeerd, zijn in het emplacementenproject pakketten met uniforme veiligheidseisen opgesteld. Deze pakketten, die rekening houden met de verschillen per emplacement en de directe omgeving, zijn opgesteld in gezamenlijkheid met gemeenten en veiligheidsregio's. Door verschillende pakketten wordt de balans gevonden tussen uniformiteit en de specifieke situaties op en rond emplacementen.

Duidelijke uniforme eisen aan de veiligheid worden daarmee in algemene regels opgenomen, zoals het emplacementenproject vanaf het begin tot doel had. De mogelijkheid tot lokaal maatwerk in algemene zin zal op termijn leiden tot afbrokkeling van de uniformiteit en daarmee ook de duidelijkheid en uitlegbaarheid van de gestelde veiligheidskaders. Dit is de reden om maatwerk niet toe te staan. Het kan voorkomen dat de eisen op een emplacement niet toereikend zijn. Als dat in een zeer uitzonderlijk geval door alle partijen wordt herkend kan voor die situatie een uitzondering worden beschreven en uitgewerkt waarin er meer voorzieningen in het pakket worden opgenomen. Voor het emplacement Kijfhoek is in het emplacementenproject aangegeven dat vanwege de uitzonderlijke situatie

aanvullende afspraken gepast zijn. Ook naar de Rotterdamse Havenemplacementen wordt gekeken. Het ministerie, de gemeente, omgevingsdienst en veiligheidsregio op deze specifieke locaties spreken momenteel over de mogelijkheid tot eventuele uitzonderingsposities en de mogelijke juridische borging daarvan. De wetgeving voor emplacementen zal worden aangepast, gelijktijdig met de herziening van het basisnet.

De leden van de VVD-fractie stellen dat spoorveiligheid natuurlijk ook gaat over de mensen die aan het spoor werken. Voor deze leden staat voorop dat iedereen die in deze sector werkt dat veilig kan doen. Deze leden zien dat sectorpartijen, waaronder RailAlert en ProRail, investeren in veiligheidscultuur en inmiddels werken met een digitaal veiligheidspaspoort. Tegelijkertijd bestaan er zorgen dat extra regels – zeker als die niet aantoonbaar bijdragen aan veiligheid – juist contraproductief uitpakken en personeel weggagen uit een sector die toch al te maken heeft met krapte.

15.

Kan de Staatssecretaris aangeven hoe hij waarborgt dat regelgeving altijd effectief én werkbaar is, ook voor zzp'ers en aannemers?

Regelgeving die betrekking heeft op het veilig werken van mensen op en rond het spoor valt onder de verantwoordelijkheid van het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (SZW). Daar vallen bijvoorbeeld de Arbeidstijdenwet en de Arbeidsomstandighedenwet onder. Als er nieuwe regelgeving door het Ministerie van SZW wordt overwogen dan worden mogelijk effecten voor de sector en de inzet van de sector op veiligheid meegewogen bij het besluit of regelgeving nodig is, evenals input van de Arbeidsinspectie.

We zijn van mening dat de aanpassing van regels niet moet leiden tot het minder aantrekkelijk maken van het werken in de spoorbranche ten opzichte van andere sectoren. Dit deelt het ministerie ook met Ministerie SZW.

Daarnaast stelt de branche zelf richtlijnen op voor het veilig werken, zoals de voorschriften veilig werken. De Stichting railAlert coördineert dit. Stichting railAlert gaat naar aanleiding van het OvV-rapport over het ongeval in Voorschoten en de behandeling hiervan in de Tweede Kamer, in de komende periode een onderzoek naar alle brancheregelgeving laten uitvoeren door een externe partij.

De leden van de VVD-fractie zien de modernisering van het beveiligingssysteem via ERTMS als een grote stap voorwaarts die uiteindelijk belangrijke voordelen biedt voor veiligheid en capaciteit. De uitrol gaat echter gepaard met forse uitdagingen, van cybersecurity tot budgettaire spanning. Deze leden willen daar graag nadere duidelijkheid over.

16.

Hoe borgt de Staatssecretaris dat cybersecurity volwaardig wordt meegenomen, en niet een sluitstuk is? Welke concrete maatregelen worden hiervoor getroffen?

Cybersecurity wordt volwaardig meegenomen bij de uitrol van ERTMS. Er worden onder andere Security Operations Centers ontwikkeld en geïmplementeerd om de voortdurende werking van de systemen te monitoren. Hierbij wordt ook voldaan aan de Wet beveiliging netwerk- en informatiesystemen en de Cyberbeveiligingswet. Deze wetten bevatten praktijken en oplossingen voor cybersecurity, die de kansen en kwetsbaarheden verminderen die door kwaadwillende actoren uitgebuit kunnen worden.

Verder vragen de leden van de VVD-fractie aandacht voor het belang van de uitrol van ERTMS op de spoorcorridors richting Amsterdam IJmond. Gezien het belang van de concurrentiepositie van de haven en de regio, vragen deze leden op welke wijze deze corridors, welke in de eerste tranche niet zijn meegenomen, kunnen worden meegenomen in de tweede tranche.

17.

Is de Staatssecretaris in gesprek met Port of Amsterdam over de prioritering van de verschillende corridors (de paarse, oranje en groene corridor) binnen de tweede tranche, dan wel bereid hierover met Port of Amsterdam in gesprek te gaan?

In het kader van tranche 2 en de prioritering in de uitrol van ERTMS is er met een breed stakeholderveld gesproken, waaronder met Port of Amsterdam. In dit gesprek zijn de prioriteiten, belangen, kansen en risico's van Port of Amsterdam opgehaald; deze worden meegenomen in de totale afweging rondom de scope van tranche 2 en de verdere landelijke uitrol.

Market research freight locomotives NL SCI/Verkehr

De leden van de VVD-fractie lezen in het marktonderzoek dat blijkt dat de beschikbaarheid van goederenlocomotieven krap is (p. 14).

18.

Deze leden vragen de Staatssecretaris of hij per aanbeveling kan toelichten hoe dit wordt opgevolgd en hoe hiermee de concurrentiekracht van het goederenvervoer wordt beschermd.

Uit het SCI Verkehr rapport komt naar voren dat er inderdaad uitdagingen zijn die op de spoorgoederensector afkomen. In de beantwoording van de feitelijke vragen op voortgangsrapportage 22⁴ is hier uitgebreid op ingegaan. Ter ondersteuning van de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer is de subsidieregeling voor goederenlocomotieven opgezet. Conform de aanbeveling uit het rapport wordt hiermee een deel van de ombouw van locomotieven gesubsidieerd. Voor materieeleigenaren geeft deze subsidie tevens een stimulans voor tijdige ombouw.

De ombouwprojecten waarvoor subsidie is toegekend worden gemonitord door de Programmadirectie ERTMS. In breder perspectief wordt marktonderzoek, zoals het SCI Verkehr rapport, gebruikt voor monitoring. Mocht daar aanleiding toe zijn, dan wordt aanvullend beleid aan uw Kamer voorgelegd.

22^e Voortgangsrapportage ERTMS

De leden van de VVD-fractie menen dat de nieuwe Europese verplichting voor baseline 4 forse gevolgen kan hebben voor de uitrol.

19.

Zij vragen de Staatssecretaris hoe Nederland dit aanpakt, en hoe dit zich verhoudt tot de keuzes die andere landen maken.

De zorgen van de VVD-fractie over de voorziene introductie van ERTMS baseline 4 worden binnen het programma gedeeld. Dit hangt samen met de overgang van GSM-R (Global System for Mobile communications-Railway) naar FRMCS (Future Railway Mobile Communication System).

⁴ Kamerstuk 33 652, nr. 107, bijlage 2, beantwoording vraag 39, 40 en 45.

lenW is in gesprek met de Europese Commissie over de specificaties van FRMCS en mogelijke Europese coördinatie voor langdurige ondersteuning van GSM-R en de uitrol van FRMCS. Ook vraagt lenW de Europese Commissie naar mogelijkheden om FRMCS in te bouwen in voertuigen met baseline 3. Nederland zoekt hierbij samenwerking met andere lidstaten om gezamenlijk op te trekken.

De leden van de VVD-fractie is toegezegd (aan het lid Veltman) dat er nadrukkelijk aandacht is hoe de uitrol van ERTMS efficiënter, sneller en goedkoper gemaakt kan worden (Kamerstuk 29 893, nr. 271).

20.

Deze leden vragen de Staatssecretaris hoe dit zich verhoudt tot de oplopende budgetspanning die we nu zien. De budgetspanning is inmiddels opgelopen tot bijna 1,1 miljard euro. De Staatssecretaris verwijst hiervoor naar de Voorjaarsnota 2025. Deze leden vragen de Staatssecretaris of hij helder kan maken hoe dit precies in de Voorjaarsnota is verwerkt.

Onderdeel van de financiële herijking van het programma is het terugbrengen van de budgetspanning tot een beheersbaar niveau. In de 1^e suppletoire begroting (behorende bij de Voorjaarsnota 2025) van het Mobiliteitsfonds is weergegeven welke begrotingsmutaties zijn verwerkt voor de eerste tranche van ERTMS. In de aankomende voortgangsrapportage 23, voorzien voor 1 oktober, zullen deze begrotingsmutaties ook worden toegelicht en wordt ingegaan op de ontwikkeling van de budgetspanning.

NSC-fractie

De leden van de NSC-fractie lezen dat RailAlert uiterlijk in het vierde kwartaal van 2025 de definitie van een eilandbuitendienststelling zal verduidelijken en dit zal verwerken in de volgende versie van het Voorschrift Veilig Werken aanrijding trein.

21.

Wat is de status van de verduidelijking van deze definitie? Kan de Kamer worden geïnformeerd wanneer dit is gebeurd?

De verduidelijking van de definitie is eerder dit jaar binnen de sector afgestemd en al gepubliceerd op de website van Stichting railAlert. De definitie wordt opgenomen in de nieuwe versie van de brancheregeling⁵ die uiterlijk eind 2025 wordt aangepast. De Kamer zal daarna geïnformeerd worden via de eerstvolgende spoorveiligheidsbrief.

22.

De leden van de NSC-fractie vragen wat de laatste stand van zaken is van het ERTMS-proefbaanvak in Zeeland. Wat is de meest recente planning? Zijn de flankerende maatregelen inmiddels uitgewerkt? Kan er een overzicht gegeven worden van deze maatregelen?

In de aankomende 23^e voortgangsrapportage is het actuele beeld van de planning van tranche 1 opgenomen, waaronder dat van het proefbaanvak op de Zeeuwse lijn. Het pakket aan flankerende maatregelen richt zich op hinderbeperking, verbetering van de betrouwbaarheid, waarborgen van bereikbaarheid en leefbaarheid en het versterken van de regionale kennisontwikkeling. Overboeking van budget voor de overwegmaatregelen en de inzet van vervangend vervoer voor scholieren wordt voorzien

⁵ Voorschrift Veilig Werken aanrijding trein (VVW-at).

bij de najaarsnota. Over het opzetten van een mbo-opleiding ERTMS is lenW in overleg met de Zeeuwse onderwijsinstelling Scalda, in samenwerking met Railcenter en de Programmadirectie ERTMS. De voortgang van het pakket wordt gevolgd in overleg tussen Rijk, provincie en betrokken partijen. Bij ontwikkelingen wordt uw Kamer wordt hierover geïnformeerd via reguliere voortgangsrapportages van het programma ERTMS.

De leden van de NSC-fractie zijn ook benieuwd naar de laatste financiële prognoses voor de korte en de lange termijn status van het ERTMS-budget.

23.

Worden er tekorten voorzien? Zo ja, op welke termijn? Hoe zullen deze tekorten – voor zover voorzien – worden opgevangen?

In de aankomende voortgangsrapportage 23 wordt ingegaan op de ontwikkeling van deze budgetspanning. Voor de lange termijn werkt de programmadirectie ERTMS met alle partijen in de spoorsector aan de invulling van tranche 2 en verder. Zoals eerder toegezegd is er nadrukkelijk aandacht voor hoe de uitrol van ERTMS efficiënter, sneller en dus goedkoper kan.

De potentiële budgetspanning vraagt om een sterke beheersing, een efficiënte organisatie en scherpe keuzes. Tegelijkertijd zijn er ook actuele ontwikkelingen die soms vragen om aanpassing van de kaders. De Kamer wordt via de halfjaarlijkse voortgangsrapportages op de hoogte gehouden van de ontwikkeling van de budgetspanning.

BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie constateren dat de Kamer al langere tijd onvoldoende inzicht krijgt in planning, kostenramingen en budgetten van het ERTMS-programma.

24.

Deze leden vragen de Staatssecretaris om bij toekomstige voortgangsrapportages structureel overzichtelijke tabellen op te nemen met mijlpalen, voortgang en kosten, zodat de Kamer concreet kan volgen hoe de uitvoering verloopt. Ook vragen deze leden of de Staatssecretaris bereid is om herhalingen en uitvoerige beschrijvingen te beperken en de rapportages kernachtiger en leesbaarder te maken.

ERTMS Voortgangsrapportage 23 zal voor tranche 1 het actuele beeld bevatten van de planning. De voortgang in de afgelopen periode en een overzicht met mijlpalen maken hier onderdeel van uit. De programmadirectie en sectorpartijen werken daarnaast aan het bepalen van bandbreedtes voor deze mijlpalen. De uitkomsten van deze impactanalyses volgen in voortgangsrapportage 24, begin volgend jaar.

Deze opmerking met betrekking de leesbaarheid wordt door dit ministerie en de programmadirectie nadrukkelijk ter harte genomen. In de volgende voortgangsrapportage is nadrukkelijk gewerkt aan het beperken van herhalingen en het kernachtiger formuleren van de teksten. Ook in toekomstige voortgangsrapportages blijft aandacht voor leesbaarheid en structuur een belangrijk uitgangspunt.

Daarnaast hebben de leden van de BBB-fractie gelezen dat de eerste tranche van ERTMS naar verwachting tot 2030 de enige zal zijn die daadwerkelijk wordt uitgevoerd, terwijl de kosten blijven oplopen.

25.

Deze leden vragen hoe dit zich verhoudt tot de oorspronkelijke programmabeslissing en of er sprake is van een sluipende verschraling van de scope, terwijl de belastingbetaler juist met oplopende budgetten wordt geconfronteerd. Kan de Staatssecretaris toezeggen dat er een nieuwe programmabeslissing in voorbereiding is waarin de scope en doelstellingen opnieuw duidelijk en toetsbaar worden vastgelegd?

In de 18^e voortgangsrapportage werd duidelijk dat het programma ERTMS een hogere prognose eindstand kende van circa 1 miljard euro. In combinatie met de aanbevelingen uit de second opinion van internationale experts is daarom een herijking van het programma aangekondigd. Een belangrijk onderdeel van de herijking is onder andere het werken in tranches en het toewerken naar een beheersbare budgetspanning. De scope van tranche 1 is daarom toegespitst op hoofddoelstelling: het ontwikkelen en werkend krijgen van het vervoersysteem met ERTMS op een druk, met gemengd vervoer bereden, baanvak en daarvan te leren voor volgende tranches.

De scope van de programmabeslissing staat op dit moment niet ter discussie en is voor een groot deel onderdeel van tranche 1. De programmabeslissing betreft in de basis de oplevering van een werkend vervoersysteem met ERTMS-only level 2 baseline 3, wat in tranche 1 nog steeds zo is. Ook het baanvak Kijfhoek-Belgische grens, de ombouw van het reizigersmaterieel en goederen locomotieven en de opleiding van het personeel zijn onderdeel van die scope.

Wel zijn meerdere baanvakken uit de programmabeslissing getemporeerd, evenals de ombouw van een enkele treinserie bij NS. Realisatie hiervan is nog steeds voorzien in volgende tranches. De Kamer wordt per voortgangsrapportage geïnformeerd over de voorgenomen scope van volgende tranches. Mocht dit een uitbreiding van de scope van de programmabeslissing betekenen, dan wordt dit expliciet kenbaar gemaakt en beargumenteerd, zoals eerder voor de Noordelijke lijnen en voor de Zeeuwse lijn gebeurd is. Er is op dit moment geen nieuwe programmabeslissing in voorbereiding.

De leden van de BBB-fractie hebben verder kennisgenomen van de subsidieregeling voor goederenlocomotieven.

26.

Deze leden vragen hoeveel inschrijvingen er zijn ontvangen en in hoeverre deze daadwerkelijk leiden tot investeringen en ombouw van materieel. Daarnaast vragen de leden welke concrete resultaten tot nu toe zijn geboekt in de gesprekken met de Europese Commissie over de financiering van de noodzakelijke overgang van GSM-R (Global System for Mobile communications for Railways) naar FRMCS (Future Railway Mobile Communication System), en wat de financiële gevolgen zijn voor vervoerders en de rijksoverheid, als de Europese bijdrage onvoldoende blijkt.

Zie de antwoorden op de drie vragen van de rapporteur ERTMS, met betrekking tot de subsidieregeling voor goederenlocomotieven en FRMCS. In aanvulling daarop: De Europese Commissie heeft aangegeven dat de Europese bijdrage onvoldoende zal zijn voor de ondersteuning van de ERTMS-uitrol en bijbehorende FRMCS-uitrol. Zij spoort de lidstaten daarom ook aan om ervoor te zorgen dat voldoende nationaal geld beschikbaar is voor de uitrol van ERTMS en FRMCS.

Tot slot vragen de leden van de BBB-fractie aandacht voor de uitvoerbaarheid en betrouwbaarheid van het ERTMS-programma. Het spoor is cruciaal voor zowel reizigers als goederenvervoer, maar het mag geen eindeloos groot project worden waarin kosten en planningen telkens verschuiven.

27.

Kan de Staatssecretaris aangeven hoe wordt voorkomen dat ERTMS opnieuw uitloopt en duurder wordt, en hoe de Kamer hierop tijdig en transparant wordt geïnformeerd?

De digitalisering van het spoor is een uitdagende opgave, die de komende jaren veel van alle partijen in de spoorsector zal blijven vragen. Met de herijking van het programma is ingezet op een nieuwe en beheerste aanpak door middel van het werken in tranches. Hierover wordt de Kamer in voortgangsrapportage 23 en daarop volgende rapportages geïnformeerd.