

Vergaderjaar 2014–2015

33 652

Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 29

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 6 november 2014

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over de brief van 30 september 2014 inzake de eerste voortgangsrapportage ERTMS en samenwerkingsconvenant IenM, ProRail en NS (Kamerstuk 33 652, nr. 28).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 5 november 2014. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Sneep

Vraag 1

Kunt u een eerste reactie geven op de bevindingen van het parlementaire onderzoek «ICT-projecten bij de overheid», dat op 15 oktober 2014 gepresenteerd wordt, in het licht van ERTMS (European Rail Traffic Management System)?

Antwoord 1

Ik heb met interesse kennis genomen van het rapport van de tijdelijke commissie ICT (commissie Elias). Het Kabinet neemt de bevindingen en de aanbevelingen van de commissie serieus en zal met een Kabinetsreactie op het rapport komen.

Bij het inrichten van het complexe programma ERTMS is goed gekeken naar reeds uitgevoerde onderzoeken, ook op het gebied van ICT zoals die van de Algemene Rekenkamer. Daarnaast is geput uit de eigen ervaringen van het ministerie als het gaat om het aansturen en beheersen van grote complexe projecten. Zo is in het programma een onafhankelijk systeemintegrator¹ ingesteld, is sprake van een integraal managementteam en wordt gebruik gemaakt van het MIRT-spelregelkader².

Ik zal in de tweede voortgangsrapportage ERTMS aangeven hoe ik, in het kader van het programma ERTMS, omga met de aanbevelingen van de tijdelijke commissie ICT en de Kabinetsreactie hierop.

Vraag 2

Wat zijn de juridische risico's van het niet in rechte afdwingbaar zijn van het samenwerkingsconvenant?

Antwoord 2

Het samenwerkingsconvenant bevat de afspraken voor de wijze van samenwerking tussen ProRail, IenM en NS binnen het programma ERTMS in de Planuitwerkingsfase. Het convenant bevat verder geen financiële verplichtingen voor de andere partijen, deze zullen eventueel apart worden vastgelegd. Uiteindelijk blijf ik systeemverantwoordelijk, wat inhoudt dat ik verantwoordelijk ben voor de keuzes die in het programma worden gemaakt.

ProRail, NS en IenM werken in het programma op allerlei wijzen samen. Omdat afdwingen via een rechterlijke uitspraak bij conflicten binnen het programma niet past bij de aard van samenwerking, is er voor gekozen om deze samenwerkingsafspraken niet in rechte afdwingbaar te maken, maar in dit geval de escalatieladder te eindigen met mediation, een vorm van conflictbemiddeling. De partijen hebben in het convenant afgesproken hier open voor te staan en te allen tijde zullen proberen op deze wijze uit conflicten te komen.

Het convenant is een aanvulling op de bestaande sturingsinstrumenten van IenM vanuit wetgeving (systeemverantwoordelijkheid) en concessies. Voor de realisatiefase zal een nieuw convenant worden afgesloten.

¹ De Systeemintegrator heeft als taak het bewaken en stimuleren van de voortgang in en de onderlinge samenwerking tussen de werkstromen vervoerssysteem, infrastructuur en materieel. Dit met het oog op het werkend krijgen en houden van het vervoerssysteem ERTMS. Bij de uitvoering van zijn taak kan de Systeemintegrator probleempunten signaleren, en na het toepassen van hoor en wederhoor kan de Systeemintegrator bespreken, bemiddelen en escaleren.

² Zie ook de basisrapportage d.d. 11 april 2014, Kamerstuk 33 652, nr. 14.

Vraag 3

Hoe zit de risicoanalyse in elkaar op basis waarvan bepaald wordt welke bedreigingen er zijn voor de uitrol van ERTMS?

Antwoord 3

Het doel van risicomanagement is om zicht te hebben op de risico's en kansen, zodat er gestuurd kan worden op het beheersen van risico's dan wel het benutten van kansen. Het risicomanagement is in het programma ERTMS vormgegeven als een continue proces waarbij er aandacht is voor het inventariseren van risico's, het analyseren van de risico's, het benoemen, besluiten over en uitvoeren van beheersmaatregelen en het evalueren van de risico's en de beheersmaatregelen. De Kamer wordt via de voortgangsrapportages geïnformeerd over de risico's.

Het programmamanagementteam, waar de drie partijen gezamenlijk aan deelnemen, voert de programmabrede risicoanalyse uit. Hierbij worden ook experts uit de programmaorganisatie betrokken. Tijdens de risicosessies worden de risico's uitvoerig besproken, gewaardeerd op kans en gevolgen voor tijd en geld en eventueel van beheersmaatregelen voorzien. Er kunnen risico's worden toegevoegd en worden afgevoerd. De basis voor de programmabrede risicoanalyse in de eerste voortgangsrapportage is de lijst uit de meest recente rapportage, in dit geval de Basisrapportage.

Een risicocoördinator, onderdeel van het programmabeheersteam, ziet toe op het gedegen uitvoeren van het risicomanagement binnen het programma. Zowel het risicomanagementproces als de risicolijst worden door experts beoordeeld.

Vraag 4

Hoe wordt de rangschikking van deze risico's bepaald?

Antwoord 4

De belangrijkste risico's worden gekwantificeerd. Dit gebeurt in eerste instantie door zowel de kans als het gevolg van een risico in te schatten. Vervolgens worden deze met elkaar vermenigvuldigd. Deze kwantificering bepaalt de uiteindelijke rangschikking van de risico's.

Vraag 5

Wanneer wordt duidelijk of de financiering van de ombouw van de treinen als staatssteun wordt aangemerkt? Hoe is en wordt hier in andere landen mee omgegaan?

Antwoord 5

Momenteel vinden er gesprekken met NS en andere vervoerders/materieeleigenaren plaats over de wijze van inbouw van ERTMS in het materieel en de mate waarin vervoerders/materieeleigenaren bijdragen aan de kosten hiervan. Zoals in de Voorkeursbeslissing ERTMS is gesteld moeten de te maken afspraken passen binnen de geldende regels over staatssteun. De afspraken omtrent verdeling van de kosten zullen worden voorgelegd aan de Europese Commissie ter toetsing op staatssteun.

In het kader van het maken van deze afspraken met NS en andere vervoerders/materieeleigenaren, onderzoekt de programmaorganisatie momenteel de bekostigingsafspraken die andere landen aan de Europese Commissie hebben voorgelegd of willen gaan voorleggen.

Vraag 6

Wat is de oorzaak van de vertraging bij de pilot ERTMS?

Antwoord 6

In de pilot Amsterdam-Utrecht wordt met verschillende treintypes operationele ervaring opgedaan met de aanwezigheid van twee werkende beveiligingssystemen (ATB én ERTMS) op één baanvak. Een groot deel van de testritten in de pilot Amsterdam-Utrecht worden uitgevoerd met Sprinter Light Trains (SLT's) van de NS waarin ERTMS is ingebouwd. Tijdens de eerste testritten met deze aangepaste SLT's bleek dat deze goed functioneren onder ERTMS, maar dat er een aantal technische problemen waren bij het rijden onder ATB. Deze problemen zijn inmiddels verholpen en waar mogelijk wordt deze leerervaring meegenomen in de uitwerking van de aanbesteding en de formulering van contractuele verplichtingen voor de leveranciers.

Vraag 7

Zijn er bijkomende kosten door de vertraging met de pilot? Zo ja, wie gaat deze dragen?

Antwoord 7

Ja, er zijn bijkomende kosten. Afgesproken is dat de verlenging van de pilot binnen het vooraf vastgestelde budget zal worden gerealiseerd.