

Vergaderjaar 2010–2011

**32 500 A**

## **Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2011**

**Nr. 65**

### **AMENDEMENT VAN HET LID SLOB C.S. TER VERVANGING VAN DAT GEDRUKT ONDER NR. 9<sup>1</sup>**

15 december 2010

De ondergetekenden stellen het volgende amendement voor:

De begrotingsstaat wordt als volgt gewijzigd:

I

In **artikel 13 Spoorwegen** worden het verplichtingenbedrag en het uitgavenbedrag **verlaagd** met € 37 500 (x € 1 000).

II

In **artikel 13 Spoorwegen** worden het verplichtingenbedrag en het uitgavenbedrag **verhoogd** met € 37 500 (x € 1 000).

#### **Toelichting**

Met dit amendement worden middelen ter beschikking gesteld voor de inbouw van de nieuwe Europese standaard voor treinbeveiliging ERTMS in het bestaande materieel. Introductie van ERTMS leidt tot een verschuiving van beveiliging en daarmee van de kosten van de baan naar de trein. Een bijdrage van het Rijk is daarom gerechtvaardigd. Door de inbouw in het materieel kan bij groot onderhoud en vervanging van de spoorbeveiliging in de baan sneller worden overgestapt op ERTMS. Implementatie in de baan is namelijk het goedkoopst op het moment dat al het materieel reeds beschikt over ERTMS omdat dan geen dubbele beveiligingssystemen nodig zijn. Inbouw in het materieel is daarom randvoorwaarde voor de start van inbouw in de baan. Na inbouw in het materieel kan via de reguliere vervangingsprogramma's geleidelijk de infrastructuur worden voorzien van ERTMS.

Inbouw in al het materieel (NS en derden) kost circa 240 mln (bron: rapport ProRail 5 december 2007 «Maatregelen reistijdverbeteringen» bijlage 2). Van de vervoerders mag worden verwacht dat zij zelf ook bereid

<sup>1</sup> Vervanging in verband met een wijziging in de Toelichting.

zijn te investeren in de ombouw van het materieel aangezien ERTMS ook voordelen voor hen heeft. Daarnaast duurt de ombouw van al het materieel 3 à 4 jaar. Dit amendement biedt dus een substantiële bijdrage om de inbouw van ERTMS van start te laten gaan. In de nieuwe concessie Hoofdrailnet kunnen hier in 2011 sluitende afspraken over worden gemaakt met de vervoerder.

De middelen uit dit amendement kunnen aangewend worden voor partiële subsidiering van de installatie of voorinstallatie van ERTMS(-componenten) in nieuwe en bestaande treinen. Ook de systeemontwikkeling van landspecifieke toepassingen die gebruik maken van ERTMS-componenten (zoals 160 km/u en uitgesteld remmen) zou hiermee gefinancierd kunnen worden. Het doel van het beschikbaar stellen van deze middelen is de spoorprestaties te verbeteren en de implementatie van ERTMS te versnellen.

Hierbij kan worden gedacht aan NS materieel dat gaat rijden op de Hanzelijn en Amsterdam-Utrecht omdat daar reeds op korte termijn ERTMS beschikbaar is. Ook zou kunnen worden gekozen voor het benutten van (een deel van) het budget uit dit amendement voor de inbouw van ERTMS of ERTMS-componenten in het regionale materieel, bijvoorbeeld het materieel dat op de grensoverschrijdende trajecten in Limburg rijdt. Hierdoor kan Limburg onderdeel worden van een grensoverschrijdende proeftuin voor de implementatie van ERTMS waarin de interoperabele eigenschappen optimaal worden benut. Deze proeftuin is snel realiseerbaar omdat op korte termijn de infrastructuur tussen Heerlen en Aken wordt uitgebouwd met het oog op de uitbreiding van grensoverschrijdende spoordiensten. Bij deze infrastructuurmaatregelen kan de inbouw van ERTMS in de infrastructuur worden meegenomen.

Dekking voor dit amendement wordt gevonden in het reeds beschikbare budget voor reistijdverbetering binnen het spoorbudget van het infrafonds. Er is 37,5 mln beschikbaar voor het realiseren van 160 km/uur op een aantal spoortrajecten door de aanpassing van de treinbeveiliging (Brief Minister Verkeer en Waterstaat 29984–200). Dit geld is afkomstig uit het amendement Van Hijum/Dijksma uit 2006 (30800 A nr. 18) dat is bestemd voor het verbeteren van de reistijd op het spoor en het verhogen van de baanvaksnelheid tot 160 km/uur. Vier jaar na dato is er nog steeds discussie over de toe te passen techniek voor 160 km/uur waarbij het de vraag is of de voorkeur van NS voor ATB code 147 geaccepteerd zal worden door Brussel. Inmiddels heeft de toekomstige spoorbeveiliging ERTMS zich verder ontwikkeld. ERTMS maakt ook rijden met 160 km/uur mogelijk. Daarnaast kan ERTMS een bijdrage leveren aan de railveiligheid en de infrabenuutting en daarmee ook besparingen op andere infrastructuurmaatregelen mogelijk maken. Nu nog investeren in een andere techniek voor 160 km/uur ligt niet voor de hand nu ERTMS beschikbaar is en stapsgewijs kan worden ingebouwd in al het materieel.

Slob  
De Mos  
Bashir  
Van Tongeren