

Vergaderjaar 2017–2018

33 652

Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 59

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 oktober 2017

Graag informeer ik u over de ontwikkelingen van het programma European Rail Traffic Management System (ERTMS). Bijgevoegd is de zevende voortgangsrapportage (VGR 7) welke rapporteert over de periode van 1 januari tot en met 30 juni 2017¹. Hiermee geef ik invulling aan twee toezeggingen uit het algemeen overleg van 5 juli 2017, namelijk: 1. een tabel met de Europees verplichte corridors (VGR 7, pagina 16) en 2. het splitsen van de risico's voor de planuitwerkingsfase en de realisatiefase in het risicohoofdstuk (hoofdstuk 5) van de voortgangsrapportage.

Ontwikkelingen in de planuitwerkingsfase

Samen met het programma ERTMS kijk ik terug op een productief halfjaar dat in het teken heeft gestaan van het opleveren van de voorstellen voor de programmabeslissing. De afgelopen periode is verdere uitwerking gegeven aan zaken als het systeemontwerp, het programma van eisen, de strategie om tot een beheerste migratie te komen en voorstellen voor de testfase. Deze plannen zijn in het afgelopen jaar aan externe audits onderworpen en daarmee naar een hoger kwaliteitsniveau getild. Het Europese spooragentschap heeft bijvoorbeeld het systeemontwerp beoordeeld. In het algemeen overleg ERTMS/Spoorveiligheid van 5 juli 2017 gaf ik al aan te verwachten dat in 2018 de programmabeslissing kan worden genomen (Kamerstuk 33 652, nr. 58).

Materieelbekostiging

ERTMS moet zowel in de infrastructuur als in de treinen worden ingebouwd. Bij de voorkeursbeslissing is aangegeven dat lenM zal bepalen in welke mate wordt bijgedragen in de kosten die vervoerders

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

moeten maken voor het installeren van ERTMS in de treinen. Onder voorbehoud van de programmabeslissing door het nieuwe kabinet zijn deze zomer nadere gesprekken gevoerd over het exacte aantal om te bouwen treinen en welke kosten voor vergoeding in aanmerking kunnen komen. Deze informatie is nodig om de scope en de kostenraming van het programma voor de programmabeslissing af te kunnen ronden.

Parallel daaraan heb ik circa driehonderd locomotieven van vijftien goederenvervoerders die rijden op de Rhine-Alpine corridor als pilot-project aangemeld bij de Europese Commissie voor een vergoeding uit het Connecting Europe Facilities (CEF). Deze subsidieregeling betreft een mengvorm van subsidie vanuit de participerende landen, de Europese Commissie en een deel private financiering gesteund door de Europese Investeringsbank. Als deze inschrijving positief wordt beoordeeld zal ik het voorstel samen met betrokken partijen verder uitwerken.

Scope uitrol

In de Kamerbrief over de uitrolstrategie (Kamerstuk 33 652, nr. 45) gaf ik aan dat het in de rede ligt ERTMS geleidelijk op het hele Nederlandse spoor uit te rollen, te beginnen op dat deel van het spoor waar het de meeste maatschappelijke baten heeft en passend binnen het taakstellend budget van € 2,4 mld (prijspeil 2017). De programmabeslissing voor de start van de realisatie en een besluit over eventuele verdere uitrol is aan een volgend kabinet.

Het programma ERTMS heeft de opdracht in deze context tot een verantwoorde en doelmatige aanleg van ERTMS te komen. Nu de planuitwerking het einde nadert, worden de plannen meer solide en stabiliseren de in beeld gebrachte risico's. In de risicoparagraaf van de voortgangsrapportage beschrijft het programma dat de businesscase en het taakstellend budget op dit moment nog niet in evenwicht zijn en dat dit tot gevolg kan hebben dat minder baanvakken van ERTMS kunnen worden voorzien dan in de uitrolstrategie is verondersteld. Het is goed dat de programmadirectie dit signaal afgeeft. Ik wil hier stevig op sturen want ik vind dat in deze planuitwerkingsfase alles op alles gezet moet worden om tot een verantwoorde uitrol te komen. De programmadirectie heeft aangegeven hiervoor mogelijkheden te zien. Bij de programmabeslissing in 2018 kan hierover duidelijkheid worden gegeven.

Vorbereiding op realisatiefase

In mijn brief bij de vorige voortgangsrapportage (Kamerstuk 33 652, nr. 52) heb ik toegelicht dat ERTMS ingrijpt op de operationele processen van organisaties in de spoorsector. In de planuitwerkingsfase werken IenM, ProRail en NS daarom samen in een programmaorganisatie op basis van een convenant. Ook zijn de andere vervoerders betrokken. Deze samenwerking is van grote meerwaarde om tot een maakbare en gedragen opzet voor de implementatie van ERTMS in de realisatiefase te komen.

Bij de daadwerkelijke aanbesteding en aanleg van ERTMS in de realisatiefase past een andere aansturing dan het huidige samenwerkingsverband. Het zwaartepunt van het ERTMS-programma is in beginsel een vervangingsopgave van het huidige ATB waarbij in de uitvoering het waarborgen van systeemintegratie noodzakelijk is voor een goedwerkend spoorstelsel. Tegen deze achtergrond is ProRail als infrastructuurbeheerder de logische partij om ERTMS succesvol te realiseren. Ik ben daarom voornemens ProRail de opdracht te geven voor de uitvoering van het programma ERTMS. Dit sluit ook aan op aandachtspunten opgenomen in de voortgangsrapportage. Het onderbrengen van het programma

in een bestaande uitvoeringsorganisatie zorgt er bovendien voor dat de programmabeheersing verder kan worden geprofessionaliseerd. Het spreekt vanzelf dat ProRail hierbij nauw zal blijven samenwerken met NS en andere betrokken partijen in de sector en met het ministerie. Op deze manier blijven de diverse belangen geborgd, een randvoorwaarde voor het succes van ERTMS. ProRail en IenM onderzoeken hoe deze overgang begin 2018 kan worden geformaliseerd en wat daarvoor nodig is.

Het programma ERTMS moet bij de programmabeslissing klaar staan om de realisatiefase te starten. Voor een goede afronding van de planuitwerkingsfase en een voortvarende start van realisatiefase acht ik het van belang het programma op korte termijn in te richten in lijn met de governancestructuur voor de realisatiefase. Voorbereidende werkzaamheden zoals het opstellen van de plannen van aanpak voor de realisatiefase, moeten worden gedaan door de organisaties en mensen die straks verantwoordelijk zijn voor de uitvoering ervan. Bij zowel het programma ERTMS als bij de betrokken moederorganisaties starten kwartiermakers die deze taak op zich nemen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema