

Vergaderjaar 2020–2021

33 652

Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 81

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 9 juni 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 19 april 2021 inzake de veertiende voortgangsrapportage aan van het Programma European Rail Traffic Management System (ERTMS) (Kamerstuk 33 652, nr. 79).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 7 juni 2021. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

De adjunct-griffier van de commissie,
Meijers

Vraag 1

Kunt u vooruitlopend op het wijzigen van de baseline, de Kamer zo concreet mogelijk blijven informeren over de ontwikkelingen in de planning en de kostenraming? Zo ja, hoe bent u voornemens de Kamer hierover te informeren?

Antwoord 1

Vanwege de grootprojectstatus stuur ik uw Kamer halfjaarlijks een voortgangsrapportage, waarin ik rapporteer over de stand van zaken van het Programma ERTMS. Daarbij wissel ik in ieder geval tweemaal per jaar met u van gedachten over ERTMS in een commissiedebat. Ik zal hierin melding blijven doen van eventuele verschuivingen van mijlpalen, wijzigingen in het programmabudget of bijvoorbeeld ontwikkelingen op raakvlakprojecten die effect kunnen hebben op het Programma. Zoals gemeld bij de VGR 14 zijn de nu verwachte bijstellingen in planning en kostenraming onder voorbehoud van de uitkomsten van de lopende grote aanbestedingen. Naar verwachting zal in het najaar van 2022 (VGR 17) de mijlpalenplanning (baseline) op basis van de aanbestedingen worden bijgesteld.

Vraag 2

Waarom stelt u dat terugvordering van de onrechtmatige bevoorschotting van 12 miljoen euro aan de provincie Limburg niet aan de orde is?

Antwoord 2

Als onderdeel van de interne evaluatie binnen mijn departement die naar aanleiding van de onrechtmatige bevoorschotting is uitgevoerd, is een risicoschatting gemaakt. Hierbij is afgewogen dat zowel de «Tijdelijke regeling specifieke uitkering ERTMS regionaal personenvervoer per trein 2020–2031»¹ als de algemene Rijksverantwoordingsystematiek bij specifieke uitkeringen voldoende mogelijkheden biedt om achteraf, bij vaststelling van de uitkering, eventuele correcties uit te voeren. Tussentijdse terugvorderingen passen daar niet binnen. Bovendien heeft een dergelijke administratieve verrekening op dit moment geen meerwaarde. Een terugvordering in 2021 van middelen die in 2022 en verder vervolgens (alsnog) uitgekeerd zouden worden, heft de onrechtmatigheid in 2020 begaan niet op. Om herhaling van deze fout tegen te gaan is de genoemde evaluatie uitgevoerd.

Vraag 3

Is het noodzakelijk om het proefbaanvak Hanzelijn schakelbaar te maken en daarmee vertraging op te lopen? Waarom wordt daarvoor gekozen? Is er geen andere manier waardoor er minder vertraging wordt opgelopen?

Antwoord 3

Bij de VGR 12² meldde ik dat de aanpak van het proefbaanvak moest worden herzien om deze zowel juridisch als technisch passend te krijgen. Zoals aangegeven in de VGR 14 zijn de technische opties (ERTMS only, dual signalling of schakelbaar) verder uitgezocht. Het schakelbaar maken van het proefbaanvak is daarbij een van de onderzochte opties en daarmee niet noodzakelijk.

Door het voornemen om de Noordelijke lijnen toe te voegen aan de scope van het programma³ ligt het in de verwachting dat het baanvak Harlingen Haven – Leeuwarden (exclusief emplacement Leeuwarden) in 2026 als eerste kan worden gerealiseerd. Een vroege uitrol van ERTMS op de

¹ Stcrt. 2020, nr. 51163.

² Kamerstuk 33 652, nr. 72.

³ Kamerstuk 33 652, nr. 80.

Noordelijke lijnen biedt de kans om op een eenvoudig baanvak buiten de Randstad te starten en het integrale proefbedrijf met NS op de Hanzelijn te ontlasten en zo de totale doorlooptijd van het beproeven te verkorten. In de volgende voortgangsrapportage zal ik u over de ontwikkelingen ten aanzien van de uitgezochte opties en de rol van de Noordelijke lijnen daarin verder informeren.

Vraag 4

Kan er momenteel een indicatie worden gegeven van de omvang van de vertragingen die met de ombouw van het goederenmateriaal zijn gemoeid?

Antwoord 4

Bij de Programmabeslissing is een inventarisatie gemaakt van het aantal treinen dat wordt geraakt door de uitrol van ERTMS tot 2030 en voor (gedeeltelijke) vergoeding van de ombouwkosten in aanmerking kan komen.⁴ Voor de goederenvervoerders en locomotieven van leasemaatschappijen was destijds uitgegaan van grofweg 600 locomotieven, waarbij zo'n 60% moet worden opgewaardeerd van ERTMS baseline 2 naar baseline 3. Voor de overige locomotieven geldt dat ERTMS geheel moet worden ingebouwd («retrofit»), dan wel dat te zijner tijd een update binnen baseline 3 aan de orde kan zijn.

Bij het kabinetsbesluit in 2019 was de inschatting dat de eerste prototypes gereed zouden zijn in de periode 2022–2023. Bij de VGR 14 meldde ik dat op basis van de afgesloten contracten de eerste prototypes in 2024 beschikbaar komen, waarna de ombouw van de serie volgt. Het belangrijkste is dat er voor de indienststelling van het eerste baanvak met ERTMS (in 2026–2028) voldoende opgewaardeerd goederenmaterieel beschikbaar is. Voor de eerste bijna 150 goederentreinen waarvoor nu contracten voor opwaardering met de markt zijn afgesloten is dit naar verwachting het geval.

Specifiek voor het opwaarderen van locomotieven heb ik met behulp van Europese subsidies en de nationale subsidieregeling ERTMS getracht de ombouw van het materieel in voldoende mate te ondersteunen. Toch gaat slechts een beperkt aantal grotere partijen door met dit traject. Materieel-eigenaren beslissen – voornamelijk op basis van een bedrijfseconomische afweging – uiteindelijk zelf of zij hun bestaande vloot gaan voorzien van ERTMS.

De werkzaamheden van de programmadirectie ERTMS en de sector binnen het project «Verbeterinitiatieven spoorgoederen» zijn van groot belang voor de locomotieven waarvoor nog geen contracten zijn getekend. Daaruit komt naar verwachting einde dit jaar de informatie over benodigde aantallen, kosten en planning. Vanzelfsprekend informeer ik uw Kamer hier te zijner tijd over. Dit project heeft mijn volle aandacht.

Vraag 5

Welke maatregelen worden genomen om de budgetspanning van 59 miljoen euro te verkleinen?

Antwoord 5

Een budgetspanning, ook wel potentieel tekort genoemd, betekent dat als alle binnen het Programma geïdentificeerde prijsstijgingen, kostenstijgingen en risico's zich daadwerkelijk voordoen, er uiteindelijk sprake zal zijn van een budgettekort indien er geen maatregelen worden getroffen om dit te voorkomen. Eerder gaf ik aan dat een spanning tussen de

⁴ Kamerstuk 33 652, nr. 65; achtergronddocument U1. Scopedocument.

raming en het budget van orde grootte 10% bij grote programma's niet ongebruikelijk is⁵. Ik stuur erop de beoogde doelen van ERTMS in 2030 binnen het beschikbare budget te realiseren. Op dit moment bedraagt de budgetspanning van het Programma ERTMS ongeveer 2% ten opzichte van het programmabudget tot aan 2030. Daarbij geldt ook dat de realisatiefase van het Programma ERTMS net is gestart en eind 2020 pas zo'n 10% van de totaal geraamde uitgaven is gemaakt. 90% van de uitgaven moet nog worden gerealiseerd. Een groot deel hiervan wordt nader gehard nadat een aantal belangrijke aanbestedingen is afgerond, waaronder die van het ERTMS-systeem voor de infrastructuur (CSS).

Gegeven de doorlooptijd van het Programma en omdat belangrijke aanbestedingen nog moeten worden afgerond, is het op dit moment nog te vroeg om maatregelen te nemen of scherpe keuzes te maken. De programmadirectie ERTMS zoekt voortdurend naar de meest kosteneffectieve maatregelen. Daarbij is de risicobeheersing structureel verankerd. Tot slot ziet ook de jaarlijkse accountantscontrole van de Auditdienst Rijk toe op de totale beheersing en doelmatigheid van de uitgaven.

⁵ Kamerstuk 32 404, nr. 98.