

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3599

Vragen van de leden **Cramer** (ChristenUnie) en Roemer (SP) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *implementatiescenario's voor ERTMS*. (Ingezonden 20 juli 2009)

1
Waarom gaan de twee door u onderzochte implementatiescenario's van ERTMS (European Railway Traffic Management System) uit van een ombouw van het materieel vanaf 2015 in plaats van 2010?¹

2
Kunt u aangeven waarom u wilt wachten op ERTMS-versie baseline 3? Het is toch zo dat dit voornamelijk software- aanpassingen betreft en dat voor de hardware- ombouw niet hierop gewacht hoeft te worden?

3
Is het waar dat een keuze voor het vertragen van de start van de materieelombouw en de start van de ombouw van de infrastructuur met vijf jaar betekent dat er in het kader van het programma Mistral miljoenen euro's worden uitgegeven aan componenten met een zeer lange levensduur (o.m. baanseinen, ATB-EG/VV, bekabeling, kasten, B-relais en ES-lassen en de daaraan gerelateerde ontwerp-, installatie- en testkosten) die na de ombouw van het materieel feitelijk overbodig worden? Zo ja, is dit daarmee niet een zeer inefficiënt scenario en deelt u de conclusie dat deze werkwijze lijkt

op de eerder zeer onrendabel gebleken optie «dubbele systemen aan infrazijde»?

4
Kunt u laten onderzoeken welk percentage van de geplande investeringen in Mistral onnodig is zodra al het materieel over ERTMS beschikt?

5
Kunt u tevens laten onderzoeken wat de extra investeringskosten zijn die later alsnog gedaan moeten worden om de overbodig geworden componenten weer te verwijderen en alsnog ETCS (European Train Control System) en «beter-benutten»-functies mogelijk te maken?

6
Bent u bereid alsnog Decisio de opdracht te geven om in haar eindrapportage op 1 oktober 2009 ook de maatschappelijke kosten en baten te onderzoeken van het scenario waarbij de aanbesteding van de ombouw van het materieel uiterlijk in 2010 plaatsvindt, zodat voor 2012 kan worden begonnen met de ombouw van het materieel en de ombouw naar ETCS inclusief «beter-benutten»-functionaliteit eerder kan aanvangen?

¹ Brief minister Verkeer en Waterstaat, 14 juli 2009, VenW/DGMO-2009/6054, http://www.verkeerenwaterstaat.nl/Images/20096054_tcm195-257982.pdf

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 26 augustus 2009)

1
Zoals aangegeven in mijn brief aan uw Kamer van 12 december 2008¹ zijn de spoorsector en ik het erover eens dat grootschalige investeringen in ERTMS vanaf 2015 kunnen worden gedaan op basis van de toekomstvast versie baseline 3. Over deze versie is op 4 juli 2008 een Memorandum of Understanding (MoU) ondertekend door de Europese Commissie, CER², UIC³, UNIFE⁴, EIM⁵, GSM-R Industry Group en ERFA⁷. In artikel 32 van deze MoU staat dat de leveranciers er voor zullen zorgen dat ERTMS-apparatuur met deze versie beschikbaar zal zijn vanaf 2015.

2
Grootschalige investeringen in de huidige, door de Europese Commissie vastgestelde ERTMS-versie 2.3.0 debugged vind ik risicovol. Zoals aangegeven in mijn brief aan uw Kamer van 12 december 2008 blijkt uit de verschillende, door de lidstaten bij de Europese Commissie ingediende nationale ERTMS-implementatieplannen dat er Europa-breed behoefte is aan een andere versie dan 2.3.0 debugged. Er is blijkbaar in Europa weinig draagvlak voor deze huidige versie, en deze zal daarom waarschijnlijk maar op beperkte schaal worden

geïmplementeerd en een beperkte levensduur hebben. Dit blijkt ook uit de ministersverklaring van de Rotterdam-Genua spoorgoederencorridor, die ik op 26 mei 2009 naar uw Kamer heb gestuurd⁷. Hierin besluiten de transportministers van Duitsland, Zwitserland, Italië en ikzelf om ons gezamenlijk in te zetten om de planning conform de MoU over ERTMS-versie baseline 3 te behalen. Op basis van deze beperkte toekomstvastheid van versie 2.3.0 debugged en het Europa-brede streven naar versie baseline 3 zijn de spoorsector en ik het er dan ook over eens dat grootschalige investeringen in ERTMS vanaf 2015 kunnen worden gedaan op basis van de toekomstvaste versie baseline 3. Over het aanpassen van apparatuur met versie 2.3.0 debugged naar baseline 3 staat in de hierboven genoemde MoU het volgende: «All Parties recommend to tendering on the basis of version 2.3.0d with an option for upgrade to version 3 when necessary.»⁸ Dit zou betekenen dat het mogelijk is om met de leveranciers van ERTMS-apparatuur contracten af te sluiten, waarin de aanpassingen naar baseline 3 zijn meegenomen. Er staat echter niet dat deze aanpassingen voornamelijk software-aanpassingen zijn. Ook heb ik nog geen informatie over de kosten die de leveranciers voor deze toekomstige aanpassingen in rekening brengen. Overigens zijn investeringen in ERTMS-apparatuur met versie 2.3.0 debugged in de infrastructuur toekomstvaster dan die in het materieel. In dezelfde MoU staat hierover namelijk het volgende: «Trains equipped with baseline 3 shall be able to run on lines equipped with SRS version 2.3.0d without any additional technical or operational restrictions caused by ERTMS/ETCS.»⁹ Dit betekent dus dat wel gewaarborgd is op welke wijze treinen met versie baseline 3 kunnen rijden over infrastructuur met versie 2.3.0 debugged, maar niet andersom. Ten slotte vind ik het van groot belang dat de spoorsector zelf aangeeft in welke ERTMS-versies zij wil investeren.

3

Voor wat betreft het vervangingsprogramma Mistral heeft

ProRail aan mij aangegeven dat zij gekozen heeft voor een aanpak, waarbij het evenwicht bewaard wordt tussen enerzijds het voorkomen van het inbouwen van ERTMS-gerelateerde risico's en anderzijds de mogelijkheden om de migratie naar ERTMS op beheerste wijze te kunnen maken. In mijn brief aan uw Kamer van 9 april 2009¹⁰ en in het Algemeen Overleg van 22 april 2009 heb ik u geïnformeerd dat ik veel waarde hecht aan een integrale aanpak bij de verdere implementatie van ERTMS en Mistral en dat ProRail het vervangingsprogramma Mistral heeft herijkt. ProRail heeft daarover aan mij aangegeven dat een deel van het vervangingsprogramma Mistral naar een later stadium is verschoven om zodoende beter en gemakkelijker te kunnen converteren naar ERTMS, zonder daarbij de noodzakelijke technische vervangingen uit te stellen. Zoals in het antwoord op vraag 2 aangegeven is in de MoU over ERTMS van 4 juli 2008 vastgelegd dat treinen met ERTMS-versie baseline 3 kunnen rijden over infrastructuur met ERTMS-versie 2.3.0 debugged. Ik ga er dan ook van uit dat ProRail bij Mistral investeringen in ERTMS-versie 2.3.0 debugged meeneemt als deze toekomstvast en kosteneffectief zijn. Op dit moment is het voor mij nog onduidelijk in hoeverre de implementatie van ERTMS er toe zal leiden dat componenten met een zeer lange levensduur overbodig worden. Zo heb ik in het Algemeen Overleg van 10 oktober 2007 aangegeven dat de naar uw Kamer gestuurde ERTMS-rapportages van de spoorsector, Arcadis en Booz Allen Hamilton nog zeer uiteenlopende ramingen van kosten en baten laten zien. De maatschappelijke kosten-baten-analyse die nu uitgevoerd wordt en waarover ik uw Kamer op 14 juli 2009 schriftelijk heb geïnformeerd moet juist hierover duidelijkheid geven. Dit is ook in lijn met de opmerking van het lid Cramer in het Algemeen Overleg van 2 april 2009, waarin hij aangeeft dat het van belang is om een duidelijke visie te hebben over de doelen die wij met ERTMS willen bereiken. De toepassing van dubbele systemen aan infrazijde wordt ook onderzocht in de maatschappelijke kosten-baten-analyse. Dergelijke

systemen worden aangelegd op het traject Amsterdam-Utrecht en de Hanzelijn. Uit de verschillende, door de lidstaten bij de Europese Commissie ingediende nationale ERTMS-implementatieplannen blijkt dat deze ook elders in Europa op substantiële schaal worden toegepast. Ik deel dan ook niet uw conclusie dat gebleken is dat deze optie zeer onrendabel is.

4

Ja. Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 3 wordt dit onderzocht in de maatschappelijke kosten-baten-analyse.

5

Ja. Ik zal dit laten onderzoeken in de maatschappelijke kosten-baten-analyse. Voor wat betreft de «beter-benutten»-functies zal in de maatschappelijke kosten-baten-analyse onderzocht worden of en, zo ja, hoeveel capaciteitswinst ERTMS level 2 kan opleveren. Omdat de ontwikkeling van ERTMS level 3 nog niet gestart is kunnen hiervan geen kosten en baten gekwantificeerd worden.

6

Ja, ik heb aan Decisio gevraagd de kosten, baten en risico's van dit scenario ook te onderzoeken. Voor wat betreft de «beter benutten»-functionaliteit geldt dezelfde scope-afbakening als in het antwoord op vraag 5 aangegeven. Omdat het aanpassen van ERTMS-apparatuur met versie 2.3.0 debugged naar baseline 3 een essentieel onderdeel uitmaakt van dit nieuwe scenario zal hierover aanvullend overleg met de industrie moeten plaatsvinden. Decisio heeft aan mij aangegeven dat het onderzoek door dit extra scenario naar verwachting eind 2009 afgerond zal zijn.

¹ Kamerstuk 29 893, nr. 78.

² Community of European Railways.

³ Union Internationale des Chemins de fer.

⁴ Union of European Railway Industries.

⁵ European association for the rail Infrastructure Managers.

⁶ European Rail Freight Association.

⁷ brief «Ministersverklaring Rotterdam-Genua. corridor», kenmerk VenW/DGMO-2009/4627.

⁸ Artikel 29.

⁹ Artikel 12 en 19.

¹⁰ Brief «Reactie op Motie Cramer en de resterende vragen uit het ChristenUnie rapport «Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor», kenmerk VenW/DGMO-2009/837.