

Vergaderjaar 2020–2021

33 652

Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 80

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 mei 2021

In 2019 besloot het Kabinet het huidige treinbeveiligingssysteem Automatische Treinbeïnvloeding (ATB) tussen nu en 2050 landelijk te vervangen door het European Rail Traffic Management System (ERTMS). ERTMS biedt meer mogelijkheden dan de huidige treinbeveiliging, zoals verhoging van de veiligheid, de mogelijkheid om meer treinen te laten rijden (bijvoorbeeld een hoogfrequente PHS-dienstregeling) en op termijn automatisch rijden. Daarnaast sluit het aan bij Europese afspraken. Onlangs heb ik u via de veertiende voortgangsrapportage¹ geïnformeerd over de voortgang van het Programma ERTMS, waarin ik samen met de sector het fundament voor een toekomstbestending spoor realiseer. Via deze brief informeer ik u over mijn voornemen de regionale lijnen in de provincies Groningen en Fryslân voor 2030 te voorzien van ERTMS en daarmee de scope van het Programma ERTMS uit te breiden. De inschatting van de stuurgroep ERTMS is dat de toevoeging per saldo het risicoprofiel van het Programma ERTMS zal verlagen en voorkomt dat nogmaals in verouderde technologie wordt geïnvesteerd.

De vervanging van ATB door ERTMS sluit aan bij de instandhoudingsopgave van het bestaande netwerk, een van de prioriteiten van mijn departement. In de twaalfde voortgangsrapportage van het Programma ERTMS² meldde ik dat het huidige treinbeveiligingssysteem op alle regionale lijnen in de provincies Groningen en Fryslân (ATB Nieuwe Generatie, ATB NG) toe is aan vervanging. Investerings in het oude systeem dat op den duur alsnog zal moeten worden vervangen door ERTMS, kunnen worden vermeden door vervroegd ERTMS aan te leggen. Sindsdien heeft de programmadirectie ERTMS onderzocht wat de voor- en nadelen zijn van het toevoegen van ERTMS op deze regionale lijnen aan de scope van het Programma ERTMS.

¹ Kamerstuk 33 652, nr. 79

² Kamerstuk 33 652, nr. 76

Een stabiele start van de realisatie van een groot programma zoals het Programma ERTMS is immers van groot belang. Spoorbeheerder ProRail heeft mij verzekerd dat de organisatie voldoende is toegerust deze scope-uitbreiding te dragen en dit nogmaals bevestigd in bijgevoegde brief³. Een second opinion door adviesbureau Boston Consultancy Group (BCG), tevens bijgevoegd⁴, onderschrijft dat. Ik heb ProRail gevraagd de aanbevelingen in het rapport op te volgen; deze zijn inmiddels geïmplementeerd. Het gaat bijvoorbeeld om het vaststellen van duidelijke beslismomenten voor de Noordelijke lijnen, optimalisatie van de bestaande sturingstafels, en het delen van kennis.

In mijn brief bij de afgelopen voortgangsrapportage⁵ meldde ik dat een reële kans bestaat dat de aanpassing van de bestaande ERTMS op het proefbaanvak Hanzelijn (harmonisering) later dan gepland gereed is en ik mij in overleg met de spoorpartijen op mitigerende maatregelen beraadde. Een vroege uitrol van ERTMS op de 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. Hierdoor wordt het mogelijk in een eerder stadium, meer beheerst en in kleinere stappen te leren. Ik wil daarbij lering trekken uit opgedane ervaringen en lessen uit het buitenland, waar vele landen starten op een eenvoudiger en rustiger traject. De leden in de stuurgroep ERTMS en ProRail in het bijzonder, onderschreven door het onderzoeksrapport van BCG, concluderen hierdoor unaniem dat de toevoeging van de Noordelijke lijnen het risicoprofiel van het Programma ERTMS per saldo zal verlagen.

Bij de programmabeslissing ERTMS⁶ gaf ik aan dat het Kabinet staat voor een tijdige, zorgvuldige en kosteneffectieve aanleg van ERTMS. Voor mij betekende dit dat Nederland zo snel- en tegelijk zo verantwoord mogelijk de huidige beveiliging door ERTMS vervangt. Dit alles overwegende en na goed overleg met alle spoorpartijen ben ik bereid de vervroegde uitrol van ERTMS in het noorden mogelijk te maken. Dit ook op verzoek van beide provincies, ProRail en de rest van de spoorsector.

Concreet gaat het om de vervanging van ATB NG op alle regionale lijnen in de provincies Groningen en Fryslân. Bij elkaar zo'n 270 kilometer enkelspoor, waarbij de aanleg van ERTMS in de infrastructuur nu is geraamd op circa € 315 mln. Aanvullend is geld beschikbaar voor infrastructurele overstijgende kosten en extra personele inzet benodigd om deze opgave voldoende beheerst uit te voeren. Deze middelen zijn reeds beschikbaar in het Mobiliteitsfonds en meerjarige reservering na 2030 voor de landelijke uitrol van ERTMS.

De kosten voor de vervoerders zullen deels door de concessieverleners zelf en deels door het Rijk worden gedragen. Als regionale concessieverleners zijn de provincies bereid met de regionale vervoerder Arriva afspraken te maken over maatregelen nodig om met ERTMS te rijden, zoals de ombouw van ruim 70 treinen en het opleiden van zo'n 200 fte personeel. De geraamde kosten van € 90 mln zijn voor de provincies aanzienlijk. Door de vervroegde uitrol van ERTMS hoeft niet eerst nog te worden geïnvesteerd in verouderde treinbeveiliging. Ik ben daarom bereid de € 60 mln (inclusief BTW) die ik hiermee in de periode tot 2050 bespaar door gelijk ERTMS aan te leggen lumpsum ter beschikking te stellen aan de provincies. De regio neemt de overige kosten en risico's voor rekening. Hier staat tegenover dat indien er voordelen of besparingen worden

³ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁴ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁵ Kamerstuk 33 652, nr. 79

⁶ Kamerstuk 33 652, nr. 65

behaald deze ook de regio toekomen. De verdeling tussen de provincies komt uit op € 20 mln vanuit Groningen en € 10 mln vanuit Fryslân. De provincies schatten in dat tussen nu en 2050 de voordelen opwegen tegen deze kosten.

Programma ERTMS incl. Noordelijke Lijnen



Hiermee kan de vervroegde uitrol van ERTMS op de Noordelijke lijnen voor het Rijk budgetneutraal plaatsvinden. De komende maanden zullen betrokken partijen de bestuurlijke afspraken, zoals schriftelijk bevestigd in bijgevoegde brieven⁷, nader uitwerken en vastleggen in een bestuursovereenkomst.

In Groningen rijden ook meerdere goederenvervoerders. De goederensector heeft aangegeven dat het wenselijk is zo spoedig mogelijk ATB NG te vervangen en steunt daarom het verzoek van de noordelijke provincies en ProRail voor vervroegde uitrol van ERTMS op de Noordelijke lijnen. Dit is ook benoemd in de Verkenning Implementatie ERTMS bij spoorgoederenvervoerders die ik september 2020 aan uw Kamer heb verzonden.⁸ De aanleg van ERTMS in het noorden is voorzien vanaf 2026 op Harlingen Haven – Leeuwarden en vanuit daar naar West-Groningen. Dit sluit aan op het huidige ombouwtempo van de spoorgoederenvervoerders voor het reeds voorziene baanvak Kijfhoek-Roosendaal in 2026–2028.

Op basis van de gemaakte afspraken die door partijen zijn bevestigd kan ProRail deze scope-uitbreiding meenemen in de lopende ERTMS-aanbesteding van het centrale systeem voor de infrastructuur. Parallel hieraan zal ik de komende periode gebruiken om de afspraken met de provincies Groningen en Fryslân vast te leggen en kan bovendien de benodigde besluitvorming in beide provincies plaatsvinden. ProRail heeft

⁷ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

⁸ Kamerstuk 33 652, nr. 77

desgevraagd bevestigd dat – indien het niet lukt om met de provincies tot een bestuursovereenkomst te komen of de besluitvorming binnen de provincies op de een of andere manier spaak loopt – de aanbesteding kan worden aangepast zonder juridische consequenties. Dit zal dan wel leiden tot enige vertraging van de lopende aanbesteding.

Nadat de besluitvorming bij de provincies is afgerond besluit ik definitief over het uitbreiden van de scope van het Programma ERTMS door het vaststellen van de bestuursovereenkomst. Over de voortgang van de uitrol op deze lijnen blijf ik u vanzelfsprekend informeren via de halfjaarlijkse voortgangsrapportages van het Programma ERTMS. De administratieve afhandeling hiervan zal verlopen via een eerstvolgend begrotingsmoment.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer