

Vergaderjaar 2021–2022

33 652

Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

Nr. 83

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 9 december 2021

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 1 oktober 2021 inzake de vijftiende voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 82).

De Staatssecretaris heeft deze vragen beantwoord bij brief van 8 december 2021. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Agnes Mulder

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Vraag 1

Waarom is er opnieuw geld geleend uit de toekomst (2030) om de scope van het programma European Rail Traffic Management System (ERTMS) te verbreden met de Noordelijke lijnen?

Antwoord 1

Voor de landelijke uitrol van ERTMS in de periode na 2030 is ten tijde van de programmabeslissing¹ reeds geld beschikbaar gesteld in het Mobiliteitsfonds. De aanleg van ERTMS op de Noordelijke lijnen maakt deel uit van deze reeds reserveerde middelen. In het specifieke geval van de Noordelijke lijnen was er daarnaast geld gereserveerd voor het in stand houden van het huidige treinbeveiligingssysteem ATB NG totdat ERTMS zou worden aangelegd (ergens tussen 2030 en 2050). Door nu vervroegd ERTMS aan te leggen op de Noordelijke lijnen kunnen deze investeringen in het verouderde systeem vermeden worden. Het bedrag dat hiermee bespaard wordt, wordt ingezet voor de vervroegde aanleg van ERTMS. Hiermee is de aanleg van ERTMS op de Noordelijke lijnen voor het Rijk budgetneutraal.

Vraag 2

Wat is het effect van de voorgestelde kasschuif uit 2030 op het huidige tekort aan onderhoud van onze infrastructuur?

Antwoord 2

Het toevoegen van de Noordelijke lijnen aan het Programma ERTMS is budgetneutraal voor het Rijk. Het budget valt binnen het beschikbare budget voor de vervanging van treinbeveiliging en de gereserveerde middelen voor de landelijke uitrol van ERTMS. Zie ook het antwoord op vraag 1.

Vraag 3

Wat is het effect van het tekort aan verkeersleiders bij ProRail op het programma ERTMS?

Antwoord 3

ProRail verwacht dat het tekort aan treinverkeersleiders in 2023 structureel is opgelost. Daarmee is de verwachting dat het tekort aan treinverkeersleiders is opgelost vóór de implementatie van ERTMS en het opleiden van de treinverkeersleiders.

Een aantal treinverkeersleiders is al vanaf het begin van het programma ERTMS betrokken en blijft dat tot het einde. Zij worden betrokken bij het specificeren, ontwikkelen, valideren, testen en implementeren van ERTMS bij de verkeersleiding. Als geen ander weten zij waar rekening mee moet worden gehouden en waar ERTMS echt van toegevoegde waarde kan zijn. In verband met de actuele tekorten bij de verkeersleiding was hun inzet voor het programma ERTMS in de zomermaanden van 2021 tijdelijk stopgezet. Op dit moment kunnen zij nog altijd minder vaak ingezet worden op de geplande momenten voor het programma, wat meer flexibiliteit vraagt binnen het desbetreffende project. Naar verwachting kan het effect van het tekort van treinverkeersleiders binnen de planning worden opgevangen en heeft dit geen effect op het programma.

Vraag 4

Hoe verhoudt het programma ERTMS, en de bijbehorende investeringen, zich tot de recente uitspraak van de Kamer in de aangenomen motie van het lid Madlener (Kamerstuk 35 925 XII, nr. 17) ten aanzien van de groei

¹ Kamerstuk 33 652, nr. 65

van mobiliteit per auto en de wens om meer te investeren in weginfrastructuur?

Antwoord 4

De uitrol van ERTMS betreft een noodzakelijke vervangingsopgave van het huidige, verouderde treinbeveiligingssysteem Automatische Treinbeïnvloeding (ATB). Conform Europese afspraken voorzien alle lidstaten voor 2030 de belangrijkste internationale spoorgoederencorridors en voor 2050 het uitgebreide spoornetwerk van ERTMS. Een keuze voor vervanging door een ander systeem dan ERTMS is niet meer toegestaan. De vervanging van ATB door ERTMS is een gewenste en onomkeerbare ontwikkeling die hoe dan ook gedaan moet worden.

Vraag 5

Hoe verhoudt de toevoeging van de Noordelijke lijnen aan het programma ERTMS zich tot het argument van uw voorganger op verzoeken van de Kamer dat geen geld beschikbaar is voor scope-uitbreidingen zonder dat andere lijnen binnen het programma geschrapt moeten worden?

Antwoord 5

In de regel acht ik het niet wenselijk scope-uitbreidingen te doen zonder dat de kosten hiervoor financieel gedekt zijn. Zoals beschreven in de antwoorden op vraag 1 en 2 is deze scope-uitbreiding budgetneutraal voor het Rijk.

Vraag 6

Welke acties worden genomen om de budgetspanning niet verder te laten oplopen?

Antwoord 6

Ik stuur erop de beoogde doelen van het programma ERTMS in 2030 binnen het beschikbare budget te realiseren. De programmadirectie ERTMS zoekt voortdurend naar de meest kosteneffectieve maatregelen. Daarbij is de risicobeheersing structureel verankerd in het programma. Tot slot ziet ook de jaarlijkse accountantscontrole van de Auditdienst Rijk toe op de totale beheersing en doelmatigheid van de uitgaven, die uw Kamer jaarlijks bij de voortgangsrapportage ERTMS in het voorjaar ontvangt.

Bij een groot programma zoals ERTMS is een spanning van zo'n 10% tussen de raming en het oorspronkelijke budget niet ongebruikelijk, maar ik vind het belangrijk om scherp te blijven sturen op de risico's. 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 nu 2,5 jaar onderweg is. Per medio 2021 is pas 12% van de totaal geraamde uitgaven gemaakt; 88% 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). Gedurende de looptijd van het programma zal continu worden gezien of er aanvullende maatregelen genomen moeten worden om de doelen van ERTMS binnen het beschikbare budget te realiseren.

Vraag 7

Wat zijn de risico's ten aanzien van de interoperabiliteit van de verschillende versies en baselines en hoe verhoudt zich dit met andere landen binnen de Europese Unie (EU-lidstaten)?

Vraag 8

Wat zijn de gevolgen voor het programma als een andere EU-lidstaat besluit om een andere versie te implementeren?

Antwoord 7 en 8

Het systeem ERTMS bestaat uit onderdelen in de trein en onderdelen in en langs het spoor. Vanzelfsprekend moeten al deze onderdelen met elkaar kunnen communiceren om het systeem goed te laten werken. Vanuit de Europese Commissie zijn daarom de eisen voorgeschreven waaraan deze onderdelen moeten voldoen. Een stabiele set van deze functionele specificaties heet een ERTMS-baseline. De meest actuele set specificaties heet baseline 3.

In de regel, zoals ook toegelicht in Railmap 4.0 bij de programmabeslissing ERTMS², geldt dat indien het baselinenummer voor materieel gelijk of hoger is dan het baselinenummer voor de infrastructuur, materieel en infrastructuur interoperabel zijn. Een trein voorzien van baseline 3 kan dus rijden over ERTMS-infrastructuur met baseline 2 en 3, maar een trein uitgerust met baseline 2 kan niet over infrastructuur met baseline 3 rijden. Nederlandse infrastructuur en treinen worden de komende jaren voorzien van baseline 3 (de «hoogste» versie). Nederlandse treinen kunnen daardoor in andere landen rijden. Dit is ook het geval als deze landen ervoor kiezen om naar een andere, nu vigerende, ERTMS-versie over te gaan in de infrastructuur. Omgekeerd geldt dat bestaand buitenlands materieel voorzien moet zijn van baseline 3 om in Nederland te kunnen rijden. Voor al het nieuwe materieel dat ook rijdt op Europese corridors is het vanaf 2019 verplicht om baseline 3 aan boord te hebben.

ERTMS is een digitaal systeem, wat de mogelijkheid biedt om updates uit te voeren. Dat zal ook nodig zijn. Bijvoorbeeld als gevolg van wijzigingen in de specificaties die bedoeld zijn om fouten te herstellen, of nieuwe functionaliteiten toe te voegen. Indien Nederland of een andere lidstaat besluit een hogere baseline in de infrastructuur te implementeren (bijvoorbeeld een toekomstige baseline 4) en treinen hierop niet zijn aangepast, zou dit in theorie kunnen betekenen dat overheden en materieleigenaren wederom fors moeten investeren om de interoperabiliteit te waarborgen. Zoals eerder aan uw Kamer gemeld³, zijn de Europese Commissie en de ERA er echter verantwoordelijk voor om de interoperabiliteit van verschillende versies te waarborgen als er in de toekomst andere wensen qua specificaties zijn. De Europese Commissie heeft stabiliteit in de baselines toegezegd gegeven bovenstaand risico op aanzienlijke meerkosten. Alle EU-landen zijn erbij gebaat dat de interoperabiliteit van de huidige EU-specificaties gewaarborgd blijft, ook bij toekomstige updates en versies, gezien de forse investeringen die met de uitrol van ERTMS gemoeid zijn.

De uitrol van ERTMS in Europa neemt vele decennia in beslag, waarbij alle landen hun eigen tempo aanhouden en een eigen keuze maken voor één van de versies van ERTMS in de infrastructuur die past binnen de geldende EU-specificaties. Via de corridor-organisaties voor de drie TEN-T-routes die in Nederland starten/eindigen, en met België en Duitsland in het bijzonder, is regelmatig overleg. Dit om goede afstemming te hebben over de ERTMS-versies op de grensbaanvakken, operationele afspraken, aansluiten van gebruikersprocessen op de grens en de toelating van het materieel. Dit is altijd nodig, zelfs al hebben beide landen dezelfde versie.

² Kamerstuk 33 652, nr. 65

³ Kamerstuk 29 984, nr. 892

Vraag 9

Kan worden toegelicht waarom de Connecting Europe Facility (CEF)-subsidie van 15,6 miljoen euro met betrekking tot de ombouw van NS-materieel moet worden verwerkt in de begroting van ERTMS? Komt deze niet ten laste van NS?

Antwoord 9

Nederland heeft als lidstaat, vertegenwoordigd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, destijds deze CEF-subsidie met looptijd 1-5-2017 t/m 31-12-2020 aangevraagd als onderdeel van kostendekking van het programma ERTMS. De programmabeslissing is in mei 2019 genomen, wat later was dan beoogd. Vervolgens was de resterende tijd voor de ombouw van NS-materieel te krap om deze subsidie te benutten. NS is hierin niet risicodragend. Overeenkomstig artikel 70 van de Concessie voor het hoofdrailnet 2015–2025 vergoedt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het netto financieel effect van de som van de positieve en negatieve effecten van de invoering van ERTMS in Nederland op de kosten en baten van NS.

Vraag 10

Hoe verhoudt de omgang met de CEF-subsidie voor NS-materieel zich tot het risico dat CEF-subsidies voor de ombouw van goederenmaterieel niet kunnen worden benut?

Antwoord 10

Vanuit de Europese Commissie worden periodiek subsidies voor de invoering van ERTMS ter beschikking gesteld. Hier wil ik telkens zo goed als mogelijk gebruik van maken. De twee in de vraag genoemde CEF-subsidies staan los van elkaar en hebben ook een verschillende looptijd. De CEF-subsidie voor de upgrade van het goederenmaterieel loopt van 1 januari 2019 t/m 31 december 2024. De CEF-subsidie van NS liep af op 31 december 2020 (zie ook mijn antwoord op vraag 9). Indien de deadline van de CEF-subsidie voor de upgrade goederenmaterieel niet gehaald wordt, dan zijn de financiële consequenties zoals beschreven in het antwoord op vraag 20.

Vraag 11

Waar ligt het omslagpunt waarboven het potentiële budgettekort echt zal moeten worden opgelost, zoals bij het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer inmiddels het geval is?

Antwoord 11

Een dergelijk omslagpunt wordt bepaald door de omvang van het verwachte budgettekort in relatie tot de beheersmogelijkheden die er zijn om het tekort te kunnen oplossen.

Het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) heeft een andere opgave en is anders opgebouwd dan het programma ERTMS. Daarnaast bevindt PHS zich in een andere fase. Zoals gemeld bij de VGR 5⁴ is bij PHS inmiddels 80% van het budget verplicht voor de uitvoering waarbij sprake is van een potentieel tekort. In de komende kabinetsperiode is mogelijk een keuze nodig tussen dekking van het resterende tekort en/of versoering van de doelstellingen. Dit wordt gezien wanneer de laatste omvangrijke onomkeerbare besluiten genomen moeten worden. Zoals gemeld blijf ik inzetten op het beheersbaar houden en het verder terugdringen van het potentieel tekort van PHS door kritisch te blijven op de noodzaak van maatregelen en kostenoverschrijdingen.

⁴ Kamerstuk 32 404, nr. 110

Zoals aangegeven in de afgelopen voortgangsrapportages ERTMS⁵ en in het antwoord op vraag 6 is bij het programma ERTMS een veel kleiner percentage van het budget verplicht (12%). Daarom is meer duidelijkheid over de stand van het potentiële budgettekort te verwachten na de resultaten van de eerste grote aanbestedingen (zoals de aanbesteding van het ERTMS-systeem voor de infrastructuur en de ombouw van de VIRM van NS), omdat dan een hoger percentage van het programmabudget verplicht zal zijn. Ik informeer uw Kamer hierover via de voortgangsrapportage ERTMS.

Vraag 12

Wat is de reden dat het prijsindexeringsrisico niet is opgenomen onder de gekwantificeerde risico's, aangezien dit wordt geraamd op 33 miljoen euro?

Antwoord 12

In de VGR 14⁶ heb ik gerapporteerd dat een deel van het potentiële budgettekort (€ 33 mln) komt door indexeringsverschillen tussen budget en kosten. Dit bedrag houdt het berekende verschil tussen budget en de kosten in over de periode 2017 t/m 2020 op basis van de bekende en reeds gepubliceerde indexcijfers (IBOI⁷ vs. marktindices die gebruikelijk zijn in de spoorsector). Het indexeringsrisico gaat over de *toekomstige* verschillen tussen de betreffende indexcijfers, die jaarlijks vastgesteld worden en logischerwijs nu nog niet bekend zijn voor tot en met het einde van de looptijd van het programma ERTMS. Ze laten zich moeilijk voorspellen en kwantificeren. In de VGR 15⁸ is daarom aangegeven dat in het scenario waarbij elk jaar sprake zou zijn van een klein (nadelig) verschil tussen IBOI en marktindex dit al snel tot tientallen miljoenen effect kan leiden. Echter is nu dus nog niet te zeggen of dit scenario zal optreden of niet.

Vraag 13

Wat is de bandbreedte van de mogelijke kosten voor de aansluiting op bestaande ERTMS Baseline 2-baanvakken?

Antwoord 13

ProRail heeft voor de HSL-Zuid in een quick scan⁹ meerdere alternatieven in beeld gebracht om de transities tussen deze systemen voldoende te borgen, die eventuele negatieve gevolgen voor de punctualiteit doordat de verschillende ERTMS-systemen niet goed zouden gaan samenwerken kunnen voorkomen. De bandbreedte van de kosten is afhankelijk van verschillende factoren en is afhankelijk van de te kiezen oplossing. Een van de factoren die een rol speelt bij het kiezen van de oplossing is door welke systeemleverancier de ERTMS-infrastructuur voor de zeven baanvakken van het hoofdrailnet wordt ontwikkeld. Deze aanbesteding (CSS) loopt en is naar verwachting in de eerste helft van 2022 afgerond. Daarna is meer duidelijkheid te geven over de mogelijke kosten. Ik informeer uw Kamer hierover via de voortgangsrapportages ERTMS.

Vraag 14

In hoeverre kan de toevoeging van de Noordelijke lijnen aan de scope van het programma ERTMS impact hebben op de rest van het programma, de hoofdpdracht?

⁵ Kamerstuk 33 652, nr. 79 en Kamerstuk 33 652, nr. 82

⁶ Kamerstukken II 2020/21, 33 652, nr. 79

⁷ Index Bruto Overheidsinvesteringen

⁸ Kamerstuk 33 652, nr. 82

⁹ Kamerstuk 33 652, nr. 72

Vraag 15

Is benutting van het leereffect van de Noordelijke lijnen randvoorwaardelijk voor de hierop volgende mijlpalen en migratiestappen?

Antwoord 14 en 15

De toevoeging van de Noordelijke lijnen biedt een kans voor additionele risico-reductie, maar is niet randvoorwaardelijk voor het vervolg van de migratiestappen en mijlpalen uit het programma. In het programma is op basis van de migratiestrategie reeds voorzien in de inrichting van een proefbaanvak (Hanzelijn), vooruitlopend op de indienststelling van het eerste baanvak Kijfhoek – Belgische grens. Belangrijkste doelstelling voor het proefbaanvak (Hanzelijn) is de reductie van risico's voor het eerste baanvak. Deze aanpak blijft gehandhaafd. De 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 op de Hanzelijn te ontlasten. Hierdoor wordt het mogelijk in een eerder stadium, meer beheerst en in kleinere stappen te leren. Dit zal naar verwachting waardevolle informatie en data opleveren voor het vervolg van het programma, bijvoorbeeld voor technische realisatie en indienststelling. Een stabiele start van de realisatiefase van het programma ERTMS is voor mij en mijn voorgangers de belangrijkste randvoorwaarde geweest. Spoorbeheerder ProRail heeft mij verzekerd dat de organisatie voldoende is toegerust deze scope-uitbreiding te dragen. Een second opinion uitgevoerd door adviesbureau Boston Consulting Group (BCG)¹⁰ onderschrijft dat.

BCG signaleert in dit rapport dat vertraging in de implementatie van de Noordelijke lijnen niet automatisch leidt tot vertraging in de implementatie van de hoofdopdracht. Er zijn geen belangrijke technische afhankelijkheden. Wel kan het zo zijn dat het voor de hand ligt om de hoofdopdracht te temporiseren om het leereffect van de Noordelijke lijnen te benutten. Dit kan ook het geval zijn als er generieke technische problemen optreden bij de uitrol op de Noordelijke lijnen. De unanieme conclusie van alle betrokken partijen uit de sector, onderschreven door het onderzoeksrapport van BCG, is dat de toevoeging van de Noordelijke lijnen het risicoprofiel van het programma ERTMS per saldo zal verlagen.

Vraag 16

Waarom wordt voor de Noordelijke lijnen wel budget uit de meerjarenreservering voor ERTMS na 2030 naar voren gehaald en niet voor de «ATB-eilanden» Amsterdam, Rotterdam en Utrecht, terwijl de Kamer daar wel eerder om heeft verzocht?

Antwoord 16

Bij de VGR 9¹¹ heb ik u geïnformeerd voor 2030 geen grote emplacementen, zoals Amsterdam, Utrecht of Rotterdam Centraal, van ERTMS te voorzien en hiermee te wachten totdat meer ervaring is opgedaan. Het ombouwen van deze emplacementen is een grote uitdaging (technisch complex) en kan bij problemen zorgen voor veel hinder voor reizigers en verladers. Voor het ombouwen van grootschalige emplacementen is het bovendien nuttig te leren van andere landen; dit heeft ook daar nog niet plaatsgevonden. Mijn afweging sluit aan bij de aanbeveling van adviesbureau BCG de grote emplacementen nu geen onderdeel te laten zijn van de ERTMS-uitrol tot aan 2030, wat aan dit besluit ten grondslag lag.

¹⁰ Kamerstuk 33 652, nr. 80

¹¹ Kamerstuk 33 652, nr. 63

Bij de VGR 14 meldde ik al¹² dat er een reële kans bestaat dat het proefbaanvak op de Hanzelijn later dan gepland gereed is. Een vervroegde uitrol van ERTMS op een relatief eenvoudig baanvak buiten de Randstad zie ik als een kans om in een eerder stadium, meer beheerst en in kleinere stappen te leren (zie ook het antwoord op vraag 15). Hierdoor kon het verzoek van ProRail, provincies en andere partijen in de spoorsector mogelijk worden gemaakt.

Vraag 17

Kan worden toegelicht hoe de ontwikkeling van de Specifieke Transmissie Module Automatische Treinbeïnvloeding Nieuwe Generatie (STM ATB NG) contractueel is geregeld, nu deze vermoedelijk ruim twee jaar is vertraagd doordat leverancier Alstom een gebrek heeft aan tijdige ontwikkelingscapaciteit? Wat wordt gedaan aan deze belangrijke randvoorwaarde voor de Maaslijn en de Noordelijke lijnen?

Antwoord 17

Alleen leverancier Alstom kan de Specifieke Transmissie Module Automatische Treinbeïnvloeding Nieuwe Generatie (STM ATB NG) ontwikkelen. Medio juli is hiervoor een eerste aanbieding ontvangen van Alstom. De definitieve opdrachtverstrekking zal naar verwachting dit jaar nog plaatsvinden.

Voor het materieel wat rijdt op de Maaslijn is een tussenoplossing gevonden: de Green Box. Hiermee kan het materieel wat uitgerust wordt met ERTMS op de Maaslijn blijven rijden over de infrastructuur voorzien van ATB NG. Voor het materieel op de Noordelijke lijnen wordt op dit moment gezocht naar een oplossing door Alstom en Stadler (de partij die het materieel ombouwt naar ERTMS), zodat alsnog tijdig voor het eerste baanvak Harlingen Haven – Leeuwarden een STM beschikbaar gesteld kan worden.

Vraag 18

Waarom zijn momenteel slechts voor een beperkt deel van het goederenmaterieel ombouwcontracten gesloten?

Antwoord 18

Materieeleigenaren beslissen – voornamelijk op basis van een bedrijfseconomische afweging – uiteindelijk zelf of zij hun bestaande vloot gaan voorzien van ERTMS. Bij de VGR 12¹³ werd het risico geschetst dat bijtijds onvoldoende goederenlocomotieven met ERTMS beschikbaar zouden zijn, voornamelijk vanwege de investeringskosten die gemoeid zijn met deze ombouw. Ik heb met behulp van Europese subsidies en de nationale subsidieregeling ERTMS getracht de ombouw van het materieel in voldoende mate te ondersteunen. Toch is gebleken dat niet alle partijen doorgaan met dit traject. Dit was de aanleiding om samen met de sector het project Verbeterinitiatieven spoorgoederen te starten. Dit project is inmiddels nagenoeg afgerond, waarna ik samen met de sector op basis van het eindrapport zal bekijken welke vervolgstappen er genomen worden. Ik informeer uw Kamer over het vervolg via de voortgangsrapportage ERTMS.

Vraag 19

Waarom neemt Alstom als nieuwe eigenaar van Bombardier de lopende contracten voor de ombouw van goederenmaterieel niet onverkort over? Welke rol kan de overheid hierbij spelen?

¹² Kamerstuk 33 652, nr. 79

¹³ Kamerstuk 33 652, nr. 76

Antwoord 19

Alstom maakt commercieel gezien zijn eigen afweging op basis van een (langere termijn) business case. Hierbij kan Alstom ervoor kiezen om het eigen systeem aan te bieden in plaats van het door Bombardier ontwikkelde en aangeboden platform. Dit kan betekenen dat aanwezige systemen van Bombardier vervangen moeten worden door die van Alstom. De overname van Bombardier door Alstom heeft ook impact in andere EU-landen waar ERTMS wordt geïmplementeerd. Er vinden in het kader van de CEF-subsidie gesprekken plaats met subsidieverstrekker CINEA (de European Climate, Infrastructure and Environment Executive Agency) over de ontstane situatie en mogelijke beheersmaatregelen.

Vraag 20

Hoeveel CEF-subsidie dreigt verloren te gaan voor de ombouw van goederenmaterieel als de deadline van 31 december 2024 niet wordt gehaald? Welke gevolgen zou dit hebben?

Antwoord 20

Er is in totaal € 23,7 mln aan CEF-subsidie gemoeid met de upgrade van het goederenmaterieel waarvoor nu aan acht partijen subsidie is verleend. Het risico voor het niet behalen van de deadline van 31 december 2024 (en daarmee het mislopen van CEF-subsidie) ligt voor de upgrade van de *prototypes* bij de materieleigenaar zelf. Ten aanzien van daaropvolgende *serievoertuigen* als gevolg van het overschrijden van de deadline staat het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat garant voor de materieleigenaar. De omvang van deze garantstelling bedraagt maximaal € 8 mln.

Vraag 21

Welke kosten voor eventuele maatregelen vloeien mogelijk voort uit het project Verbeterinitiatieven spoorgoederen?

Antwoord 21

Bij de VGR 13¹⁴ is de verkenning (afronding fase 1) van het Verbeterinitiatief goederen gedeeld. In deze verkenning werden negen oplossingsrichtingen geschetst, die vervolgens onderzocht zijn op zaken als uitvoerbaarheid, financiële en juridische haalbaarheid en effectiviteit (fase 2). Dit proces is inmiddels nagenoeg afgerond. Ik zal samen met de sector op basis van het eindrapport bekijken welke vervolgstappen met bijbehorende kosten er genomen worden. Ik informeer uw Kamer over het vervolg via de voortgangsrapportage ERTMS.

Vraag 22

Wat wordt gedaan om voldoende mensen met de juiste expertise beschikbaar te hebben voor de realisatie van het programma ERTMS en vertraging zo te beperken (zowel door overheid als sector)?

Antwoord 22

De Nederlandse spoorsector zal dit en het komend decennium veel capaciteit in kennis en kunde moeten leveren voor de transitie naar ERTMS. Om het in de VGR 15 gesignaleerde risico van een tekort aan capaciteit in kaart te brengen is de programmadirectie ERTMS voornemens in de eerste helft van 2022 een bijeenkomst te organiseren met alle sectorpartijen. Hierbij zal, na een grondige analyse ter voorbereiding, nagedacht worden over verschillende oplossingsrichtingen. Hier zal op terug gekomen worden in de voortgangsrapportages.

¹⁴ Kamerstuk 33 652, nr. 77