



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX, Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/220588

Datum 6 oktober 2022
Betreft Beantwoording Kamervragen over invoering ERTMS

Geachte voorzitter,

Hierbij stuur ik u de antwoorden op de Kamervragen van 12 september 2022 van de leden Alkaya (SP) en Van der Molen (CDA) over de problemen met de invoering van ERTMS.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. V.L.W.A. Heijnen

2022Z16707

(ingezonden 12 september 2022)

Vragen van de leden Alkaya (SP) en Van der Molen (CDA) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de problemen met de invoering van ERTMS.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/220588

1

Heeft u kennisgenomen van het bericht 'Vervangen treinen zit in een impasse' dat gaat over de problemen die er zijn met de invoering van het European Rail Traffic Management System (hierna: ERTMS) voor het spoortraject van de MerwedeLingelijn? (1

Antwoord:

Ik ben bekend met de ontwikkelingen ten aanzien van de invoering van ERTMS op de MerwedeLingelijn.

2

Wat is uw reactie op de mededeling van gedeputeerde Zevenbergen, die in een brief aan de Provinciale Staten van Zuid-Holland stelt dat de inbouw van het ERTMS grotere risico's met zich meebrengt dan voorzien? (2

Antwoord:

Ik ga ervan uit dat u verwijst naar de brief van gedeputeerde Zevenbergen van 18 augustus 2022.¹ Op 10 juni 2022 heb ik bovendien een brief ontvangen van gedeputeerde Zevenbergen over de risico's van ERTMS op de MerwedeLingelijn.² ERTMS is een Europese verplichting die in heel Nederland wordt uitgerold. Dat heeft ook gevolgen voor treinen. Die moeten worden aangepast. De verantwoordelijkheid voor implementatie van ERTMS op de MerwedeLingelijn ligt bij de provincie Zuid-Holland.

Bij de uitrol van ERTMS komt veel kijken, zowel technisch, financieel als organisatorisch. Daarom heb ik de programmadirectie ERTMS, die als taak heeft de uitrol van ERTMS in Nederland te coördineren en regisseren, gevraagd partijen te ondersteunen bij de implementatie ervan en de kosten en risico's te beheersen.

3

Klopt het dat de ombouw van bestaande treinen daarmee onhaalbaar wordt en klopt het ook dat de aanschaf van nieuwe treinen daardoor wordt bemoeilijkt?

Antwoord:

Binnen het programma ERTMS dienen zo'n 1.300 bestaande treinen van ERTMS te worden voorzien, waaronder de treinen op de MerwedeLingelijn. Om te komen tot een verantwoorde uitrol kijkt de programmadirectie ERTMS naar doelmatigheid, maar ook naar risico's of reizigershinder. In dit geval heeft de programmadirectie ERTMS aangegeven dat de kosten van de totale ombouw, dat is inclusief kosten van bijvoorbeeld vervangend vervoer, als ondoelmatig te beschouwen.

Doelmatigheid is een van de criteria voor vergoeding van het Rijk aan de ontvangende partijen. Ik ben van mening dat een besteding van zo'n € 47 miljoen aan de ombouw van tien treinen met een beperkte resterende economische levensduur niet goed te rechtvaardigen is en ben daarom bereid mee te denken over goedkopere alternatieven. De keuze of nieuwe treinen worden aangeschaft of

¹ Kenmerk: DOS-2015-0007638-PZH-2022-813913466.

² Kenmerk: DOS-2015-0007638-PZH-2022-807102231.

oude worden verbouwd, blijft echter aan de provincie in haar hoedanigheid als concessieverlener.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

4

Deelt u de mening dat het ombouwen van treinen in plaats van het vervangen van treinen diverse negatieve gevolgen heeft, zoals het feit dat opgeknapte treinen niet bij ieder perron geschikt zijn voor mindervaliden, de bouwer van de treinstellen relatief onervaren is met het ombouwen van treinen en dit dus langer kan duren, en het feit dat tijdens de periode van ombouwen treinstellen niet beschikbaar zijn, er daardoor minder ov-capaciteit is en reizigers wellicht kiezen voor de auto op een toch al drukke A15? Welke conclusies verbindt u hieraan?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/220588

Antwoord:

De regionale concessieverlener en -houder zijn verantwoordelijk voor de eisen die gesteld worden aan deze treinen en gaan daarmee over de afweging of bestaand of nieuw materieel dient te worden ingezet onder ERTMS. Beide mogelijkheden kennen voor- en nadelen. Indien de provincie Zuid-Holland besluit tot de aankoop van nieuwe treinen, verwacht ik dat deze breed toegankelijk zijn en voorzien van toiletten zoals beoogd met het bestuursakkoord Toegankelijkheid.

5

Deelt u de mening dat de vergoeding voor het EMTRS voor zowel de aanschaf van nieuwe treinen als voor de inbouw in bestaande treinen dient te zijn?

Antwoord:

In de programmabeslissing ERTMS is bepaald welke bestaande treinen in aanmerking komen voor vergoeding op basis van zes criteria.³ De treinen moeten bijvoorbeeld voor 2030 over de ERTMS-baanvakken van de gekozen uitrolstrategie komen te rijden en niet te oud of te nieuw zijn. Op basis hiervan komt het huidige materieel op de MerwedeLingeLijn in aanmerking voor vergoeding van de ombouwkosten, mits doelmatig. Omdat er via de aanschaf van nieuw materieel een kosteneffectief alternatief voorhanden lijkt te zijn, heb ik in mijn brief aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland van 17 mei 2022 aangegeven bereid te zijn mee te werken aan dit alternatief.⁴

6

Kunt u aangeven welke afspraken er zijn gemaakt met de provincie Zuid-Holland ten aanzien van bijdrages vanuit het Rijk voor de invoering van ERTMS op het betreffende traject?

Antwoord:

In antwoord op vraag vijf heb ik aangegeven dat er randvoorwaarden verbonden zijn aan vergoeding en dat ombouw doelmatig moet zijn. De programmadirectie ERTMS controleert en adviseert mij en de provincie indien een regionale vervoerder in aanmerking komt voor vergoeding. Zoals vastgelegd in de 'Tijdelijke regeling specifieke uitkering ERTMS regionaal personenvervoer per trein 2020-2031' kan ik bij een positief advies van de programmadirectie een bijdrage hiervoor leveren aan provincies.⁵ De programmadirectie ERTMS heeft negatief geadviseerd over de ombouw van de bestaande treinen. Een bijdrage aan nieuwe treinen bleek een kosteneffectief alternatief.

³ Kamerstukken II 2018/19, 33 652, nr. 65.

⁴ IENW/BSK-2022/38212.

⁵ Staatscourant 2020, nr. 51163.

Op basis van deze overwegingen heb ik aan de provincie Zuid-Holland laten weten naast de volledige dekking van de projectkosten voor de inbouw van ERTMS (in bestaand of nieuw materieel) ook een deel van de netto afschrijvingskosten van het oude materieel te bekostigen in plaats van een bijdrage aan de ombouw van het bestaande materieel. Tevens verwacht ik, in de geest van het bestuursakkoord over toegankelijkheid, dat de nieuwe treinen over toiletten beschikken. Mijn bijdrage is lumpsum, waarbij de mee- en tegenvallers voor rekening en risico van de provincie Zuid-Holland zijn. Eventuele gevolgen voor de infrastructuur zijn en blijven voor mijn rekening. Of uiteindelijk gekozen wordt voor de aanschaf van nieuw materieel voor de MerwedeLingLijn, is niet aan mij maar is een besluit van Provinciale Staten van Zuid-Holland.

7

Lopen hierover nog steeds gesprekken?

Antwoord:

Ik ben samen met de Programmadirectie ERTMS continu in gesprek met de provincie Zuid-Holland over de ERTMS-implementatie in het materieel op de MerwedeLingLijn. Om de details van de implementatieopgave uit te werken zal dit voorlopig ook het geval blijven.

8

Zo ja, kunt u aangeven hoe de onderhandelingen hierover verlopen?

Antwoord:

De gesprekken verlopen in een constructieve sfeer. Alle partijen zijn erbij gebaat om op korte termijn tot een oplossing te komen. Het streven is tot een redelijke en verantwoorde bijdrage van het Programma ERTMS te komen aan de ERTMS-implementatieopgave van Zuid-Holland op de MerwedeLingLijn.

9

Bent u ervan op de hoogte dat de Provinciale Staten van Zuid-Holland hierover op 12 oktober aanstaande een besluit dienen te nemen?

Antwoord:

Ja, alle betrokken partijen zetten zich ervoor in dat dit besluit genomen kan worden en daarmee de programmaplanning ERTMS gehandhaafd blijft.

10

Voor welke andere provincies, personenvervoerders en spoortrajecten speelt vergelijkbare problematiek inzake de invoering van ERTMS? Kunt u hiervan een overzicht verschaffen in aanvulling op uw brief van 4 mei jongstleden (Kamerstuk 33652, nr. 84) en kunt u hierbij tevens aangeven in hoeverre dit invloed kan hebben op de kosten en de toekomstige dienstregeling? (3)

Antwoord:

Voor 2030 komen de regionale concessies van Limburg, Zuid-Holland, Groningen en Fryslân in aanraking met ERTMS. Inmiddels heb ik met al deze provincies afspraken gemaakt. Uiteindelijk wordt ERTMS landelijk uitgerold en worden alle decentrale treinconcessiegebieden, personenvervoerders en spoortrajecten geraakt. Zoals ik bij de zestiende voortgangsrapportage ERTMS heb aangegeven,

voert ProRail op dit moment een studie uit naar de landelijke uitrolvolgorde van ERTMS ná het huidige programma (tijdshorizon 2030/31).⁶ Hieruit zal een eerste beeld ontstaan wanneer andere provincies, personenvervoerders en spoortrajecten naar verwachting met ERTMS in aanraking gaan komen. Ik zal u naar verwachting in de loop van 2023 kunnen informeren over de uitkomsten van deze studie. De invloed van de ERTMS-uitrol op de kosten van de verschillende dienstregelingen is grotendeels afhankelijk van concessieafspraken; ik wil niet vooruitlopen op de uitkomsten van toekomstige concessieonderhandelingen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/220588

11

Kunt u eveneens aangeven hoe het momenteel is gesteld met het dreigende gebrek aan personele capaciteit met ERTMS-kennis waarvoor u in uw brief van 4 mei jongstleden waarschuwde?

Antwoord:

Ik heb de partijen binnen het programma ERTMS onlangs gesproken, waarin ook het thema capaciteit en kennis aan de orde is gekomen. Ik vind het een zorgelijke situatie, die maar ten dele kan worden ondervangen. Direct zichtbaar is het tekort aan NS-machinisten terwijl voor ERTMS juist tijdelijk extra machinisten nodig zijn om enige flexibiliteit te bieden in de be- en bijsturing van treinen. Machinisten die voor ERTMS opgeleid worden, kunnen namelijk op die dagen niet worden ingeroosterd en zolang niet alle machinisten zijn opgeleid kunnen alleen machinisten met een ERTMS-bevoegdheid rijden op ERTMS-baanvakken.

Ook geeft de programmadirectie ERTMS bijvoorbeeld aan dat de werkzaamheden die nu zijn opgedragen aan ingenieursbureaus grenzen aan hun capaciteit. En op Europees vlak valt op dat materieelbouwers een omvangrijke en nog steeds groeiende orderportefeuille hebben, waarin Nederland maar een kleine speler is. Samen met de programmadirectie ERTMS denk ik na hoe de kennis en expertise zo goed mogelijk kan worden geborgd. Via de voortgangsrapportages ERTMS houd ik uw Kamer hierover op de hoogte.

(1 AD/De Dordtenaar, 26 augustus 2022: 'Vervangen treinen zit in een impasse'

(2 Brief GS Zuid-Holland Ontwikkelingen ERTMS in treinen Merwedelingelijn, 24 augustus 2022

(3 Kamerbrief Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS), 4 mei 2022. Kamerstuk 33 652, nr. 84

⁶ Kamerstukken II 2020/21, 33652, nr. 84.