

Vergaderjaar 2008–2009

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 86

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juli 2009

Zoals toegezegd in mijn brief aan uw Kamer over ERTMS van 12 december 2008¹ informeer ik u hierbij over de maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) over de implementatie van ERTMS. Bovendien informeer ik u hierbij conform de toezegging in mijn brief aan uw Kamer over de ChristenUnie-notitie «Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor» van 22 december 2008² over de kosten-baten-afweging van ProRail over het zogenaamde uitgesteld remmen bij de implementatie van ERTMS op enkele regionale lijnen.

Conclusies

1. Zowel Decisio, het bureau dat de MKBA uitvoert, als ProRail hebben aangegeven dat er nog een groot aantal onzekerheden is over zowel de kosten als de baten van de verdere implementatie van ERTMS. Hierdoor kunnen er nu nog geen robuuste conclusies getrokken worden over de gewenste implementatiestrategie en over een verantwoord subsidieniveau voor de kosten van de materieelombouw. Decisio heeft aangegeven op 1 oktober 2009 de eindrapportage te leveren. Ik zal uw Kamer hierover dan informeren.
2. ProRail concludeert dat het niet doelmatig is om conform één van de aanbevelingen uit de ChristenUnie-notitie op enkele regionale lijnen ATB-NG te vervangen door ERTMS level 1. Als reden voert ProRail aan dat de reistijdwinst als gevolg van uitgesteld remmen, waarover bovendien nog onzekerheden bestaan, en de interoperabiliteitsbaten niet opwegen tegen de ombouwkosten van ATB-NG naar ERTMS level 1.

MKBA ERTMS

Zoals aangekondigd in mijn brief aan uw Kamer van 12 december 2008 heb ik begin dit jaar opdracht gegeven voor het uitvoeren van een MKBA over de landelijke implementatie van ERTMS. Deze wordt momenteel uitgevoerd door het bureau Decisio, dat meerdere MKBA's voor

¹ Kamerstuk 29 893, nr. 78.
² Kamerstuk 29 984, nr. 164.

investeringsprojecten van de Staat heeft uitgevoerd. Voor de specifieke spoortechnische expertise, in het bijzonder op het gebied van trein-beveiligingssystemen en ERTMS, is door Decisio het bureau Systra ingeschakeld. Systra is een spoortechnisch ingenieursbureau uit de Franse spoorsector, met onder andere de Franse spoorwegen (SNCF¹) en RATP² als aandeelhouders. Door inschakeling hiervan verwacht ik op een onafhankelijke wijze te komen tot een beoordeling van kosten en baten. In de hier bijgevoegde bijlage vindt u de stand van zaken van de MKBA schriftelijk toegelicht door Decisio³. Hieronder ga ik kort in op de belangrijkste punten.

In de afgelopen periode heeft Decisio een zogenaamd nulalternatief en twee implementatiestrategieën opgesteld en uitgewerkt. Het nulalternatief is niet één van de mogelijk gewenste strategieën, maar wordt opgesteld als referentiecasijs, om op basis daarvan de kosten en baten van de ERTMS-implementatiestrategieën te bepalen. De belangrijkste kenmerken van de verschillende alternatieven zijn de volgende:

Nulalternatief

- Geen spoedige implementatie van ERTMS. Wellicht op lange termijn, maar geen baten en kosten van ERTMS.
- Huidige ontwikkelingen, zoals het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) en het vervangingsprogramma van beveiligingsinstallaties in de infrastructuur (Mistral), worden voortgezet.

Implementatiestrategie van de Nederlandse spoorsector uit 2006

- Exact gelijk aan de implementatiestrategie van de Nederlandse spoorsector uit 2006⁴, maar start materieelombouw in 2015 in verband met de planning van ERTMS-versie baseline 3.
- Eerst al het materieel van alle vervoerders ombouwen in 5 jaar tijd.
- Vanaf 2020 implementatie van ERTMS als enige beveiligingssysteem in de infrastructuur (afgerond 2040).

Implementatiestrategie optimalisatie baten

- Start ook in 2015, maar infrastructuur- en materieel-ombouw tegelijkertijd.
- Start aanpassing infrastructuur op corridors met grootste baten.
- Materieeldeparken en dual signalling systemen in de infrastructuur (ERTMS overlay op ATB) kunnen toegepast worden.

Van elk van deze alternatieven zullen de kosten en baten uitgewerkt worden. Van de laatste twee voor zowel subsidieniveaus van 50% als 100% van de kosten van de materieelombouw.

¹ Société Nationale des Chemins de fer français.

² Régie Autonome des Transports Parisiens.

³ brief «Stand van zaken project MKBA ERTMS implementatie», Decisio, 26 juni 2009, kenmerk 2779.CVO.Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

⁴ rapportage «implementatiestrategie ERTMS, onderbouwing van de strategische keuzes met business case», ProRail, 24 augustus 2006, kenmerk 20585767v1/SpO.

⁵ Landelijk overleg consumentenbelangen openbaar vervoer.

⁶ Van uitgesteld remmen is sprake als een machinist dankzij (ERTMS-)cabineseinen permanent geïnformeerd is over de maximum toegestane treinsnelheid, en daardoor op een later moment mag beginnen met remmen dan bij (uitsluitend) buitenseinen.

Inmiddels heeft Decisio deze alternatieven uitgewerkt en zijn uitgangspunten voor de berekeningen van kosten en baten opgesteld. Beide hebben in nauwe samenwerking met de spoorsector plaatsgevonden. Bovendien heeft hierover op 25 juni 2009 overleg plaatsgevonden met de consumentenorganisaties, verenigd in het Locov⁵.

Een belangrijke constatering van Decisio is dat er nog een groot aantal onzekerheden is, zowel met betrekking tot de kosten als de baten. In de bijgevoegde brief van Decisio zijn deze nader toegelicht. Omdat deze onzekerheden substantiële invloed hebben op de resultaten van de MKBA is het nu nog niet mogelijk met concrete resultaten te komen. Over één van de meest substantiële baten van ERTMS, het zogenaamde uitgesteld remmen⁶, verwacht ProRail pas in het eerste kwartaal van 2010 inschattingen te kunnen geven. Ik vind dat te laat, en zal daarom aan ProRail vragen om eerder met resultaten te komen, zodat Decisio conform haar

planning op 1 oktober 2009 haar eindrapportage kan afronden. Ik zal uw Kamer hierover dan informeren.

Uitgesteld remmen

Eén van de aanbevelingen uit de ChristenUnie-notitie «Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor» luidt als volgt:

«Onderzoek of uitgesteld remmen op regionale lijnen met ATB-NG op korte termijn mogelijk kan worden gemaakt.»

Deze aanbeveling heeft geen betrekking op de landelijke implementatie van ERTMS, maar op de vervanging van het huidige systeem ATB-NG door ERTMS level 1 op de trajecten Eemshaven–Groningen–Veendam–Duitsland, Nijmegen–Venlo–Roermond en Landgraaf–Duitsland.

In mijn brief aan uw Kamer van 22 december 2008 heb ik aangegeven dat ProRail hiernaar een onderzoek zal uitvoeren, inclusief een kosten-batenafweging, en dat ik uw Kamer over de resultaten daarvan zal informeren zo gauw ik deze van ProRail heb ontvangen.

Op 11 juni 2009 heeft ProRail mij hierover geïnformeerd. ProRail komt hierin tot de conclusie dat het niet doelmatig is om op deze regionale lijnen ATB-NG te vervangen door ERTMS level 1.

Als reden voert ProRail aan dat de ombouw van ATB-NG naar ERTMS level 1 nu complexer en duurder blijkt te zijn dan in 1998 was verwacht, bij het opstellen van de BB21-rapportage waar in de ChristenUnie-notitie naar verwezen wordt¹.

Bovendien verwijst ProRail naar de onzekerheden over de reistijdwinst als gevolg van uitgesteld remmen. De spoorsector heeft eerder² aangegeven dat een aanzienlijk deel van de baten van ERTMS gerealiseerd wordt door reistijdwinst als gevolg van uitgesteld remmen. Hierdoor zou de reistijd met één tot enkele minuten per reis korter kunnen worden. Inmiddels geeft ProRail aan dat hierover nog onzekerheden bestaan, en dat zij daarom een analyse uitvoert naar de effecten hiervan voor de lijn Utrecht-Den Bosch.

Tenslotte geeft zij aan dat de interoperabiliteitsbaten waar in de ChristenUnie-notitie naar verwezen wordt, beperkt zijn, onder andere omdat het hier niet-geëlektrificeerde baanvakken betreft.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ «Achtergrondnota Invoeringsstrategie BB21», NS Railinfrabeheer, 29 juni 1998.

² brieven «Implementatiestrategie ERTMS», 16 juli 2007, kenmerk 20715864 en «Reactie op 6 inhoudelijke vragen implementatiestrategie ERTMS», 20 maart 2008, kenmerk RvB/BK-JN/20804336.