



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van het Landelijk Overleg
Consumentenbelangen Openbaar Vervoer,
p/a Locov-secretariaat,
Postbus 20906,
2500 EX Den Haag

Mobiliteit

Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Plesmanweg 1-6
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 6171
www.verkeerenwaterstaat.nl

Contactpersoon

T -

Datum 18 november 2010
Onderwerp Uw brief m.b.t. "Ongevraagd advies invoering ERTMS in Nederland"

Ons kenmerk

VENW/BSK-2010/73240

Uw kenmerk

Locov 2010/120

Bijlage(n)

3

Geachte voorzitter,

Ik dank u voor uw brief "Ongevraagd advies invoering ERTMS in Nederland" van 2 juli 2010 met bovenstaand kenmerk, waarin u mij namens de consumentenorganisaties in het Locov vijf aanbevelingen doet over de verdere invoering van ERTMS en mijn reactie daarop vraagt.

Alvorens in te gaan op elk van deze aanbevelingen vraag ik graag uw aandacht voor de hier bijgevoegde Maatschappelijke Kosten- en Baten-Analyse (MKBA) over de verdere invoering van ERTMS in Nederland, zoals die is opgesteld door het bureau Decisio¹. Bij de uitvoering van dit onderzoek zijn onder andere de heren Van der Vlis en Boric van ROVER geïnterviewd. Via deze weg wil ik u danken voor deze bijdrage aan dit onderzoek. Decisio komt in zijn analyse tot de volgende conclusies:

- Er zijn nog veel kennislacunes en onzekerheden rond de implementatiestrategieën van ERTMS, bijvoorbeeld over de aansluiting op het vervangingsprogramma Mistral, het effect van ERTMS op reistijden en spoorcapaciteit, over de (on)mogelijkheden van migratie van ATB naar ERTMS en over de technische en kostenontwikkeling van ERTMS.
- Uit de MKBA volgt geen duidelijke voorkeur voor een van de onderzochte implementatiestrategieën, het saldo tussen maatschappelijke kosten en baten ligt relatief dicht bij elkaar. Wel zijn er verschillende risico's aan de onderzochte strategieën toe te schrijven.
- Het MKBA-saldo van de strategieën is, afhankelijk van de aannames waarmee wordt gerekend, enigszins positief tot ruim negatief.
- De kosten, reistijdbaten en baten van een regelmatigere dienstregeling leggen relatief veel gewicht in de schaal in de berekeningen. Andere effecten zijn op dit moment niet (goed) te berekenen of hebben een beperkte impact.

¹ "Maatschappelijke kosten en baten van ERTMS implementatiestrategieën, Samenvattende rapportage" (bijlage 1) en "Social Cost Benefit Analysis of implementation strategies for ERTMS in the Netherlands" (bijlage 2)



- ERTMS biedt in potentie mogelijkheden tot besparingen op fysieke infrastructuuruitbreidingen. Onduidelijk is waar deze mogelijkheden liggen en wat de omvang van de besparingen zou kunnen zijn. Specifieke knelpuntanalyse is nodig om de mogelijkheden van ERTMS hierbij goed in kaart te brengen.
- De reistijd- en capaciteitsbaten kunnen alleen worden geïncasseerd in samenhang met andere maatregelen (inclusief bijbehorende kosten) en in goede afstemming tussen NS en ProRail.
- De reizigersvervoerders hebben financiële baten als gevolg van energiebesparing en reizigersgroei. De omvang van deze financiële baten is met de beschikbare informatie weliswaar niet exact aan te geven, maar in de gemaakte berekeningen zijn deze kleiner dan 50% van de ombouwkosten van het materieel.

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Datum
18 november 2010

Ons kenmerk
VENW/BSK-2010/73240

Deze conclusies zijn voor de spoorsector en voor mij reden geweest om nader te bezien op welke wijze ERTMS verder ingevoerd moet worden in Nederland. De spoorsector heeft mij op 9 april 2010 daarvoor een voorstel gedaan². Ik heb dit in bijlage 3 bij deze brief gevoegd. Ik ben blij met dit voorstel van de spoorsector en zal hieronder puntsgewijs, aan de hand van elk van uw aanbevelingen, duidelijk maken op welke wijze de spoorsector en ik de verdere implementatie van ERTMS in Nederland willen aanpakken.

Aanbeveling 1

Stel een nieuwe implementatiestrategie op, gebaseerd op een snelle implementatie van de state-of-the-art versie van ERTMS (die volwassen en stabiel is gebleken).

Zoals gesteld in het hier bijgevoegde voorstel van de spoorsector zal hij inderdaad een nieuw, concreet implementatieplan opstellen. De spoorsector geeft daarbij aan dat hij, mede op basis van de hierboven beschreven conclusies uit de MKBA van Decisio, uitgaat van een geleidelijke invoering van ERTMS. De op dit moment nog aanwezige aanzienlijke risico's moeten vooraf nader worden geïnventariseerd en er moeten maatregelen worden genomen om deze risico's zo veel mogelijk te reduceren voordat sprake kan zijn van een grootschalige implementatie.

² "Sectorvoorstel voor de voorbereiding van landelijke invoering van ERTMS", ProRail/NS/KNV



In hun advies stellen de consumentenorganisaties dat de ERTMS versie 2.3.0 d³ volwassen en stabiel zou zijn. Inderdaad is het mogelijk om op basis van deze versie exploitatie van treinverkeer te realiseren, als zowel de infrastructuur als het materieel hiermee is uitgerust. Europa-breed is er echter weinig draagvlak voor deze versie en daarom hebben investeringen hierin naar verwachting beperkte toekomstvastheid. Op 4 juli 2008 is daarom een Memorandum of Understanding (MoU) afgesloten tussen de Europese Commissie, CER⁴, UIC⁵, UNIFE⁶, EIM⁷, ERFA⁸ en GSM-R Industry Group over de ontwikkeling van de nieuwe versie "baseline 3"⁹. Daarin is onder andere overeengekomen dat apparatuur met deze versie beschikbaar zal zijn vanaf 2015. In deze MoU staat weliswaar ook dat de leveranciers bereid zullen zijn contracten af te sluiten voor apparatuur met versie 2.3.0 d, inclusief een latere "upgrade" naar versie baseline 3, maar daarbij is niet beschreven tegen welke prijzen en randvoorwaarden dat zal plaatsvinden. Ik heb de spoorsector gevraagd deze "upgrade-optie" mee te nemen in het door hem op te stellen voorstel voor een implementatieplan.

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Datum
18 november 2010

Ons kenmerk
VENW/BSK-2010/73240

Aanbeveling 2

Maak een integrale business case waarin alle baten van ERTMS op de diverse functionele vlakken zijn opgenomen. Houd hierbij rekening met de te verwachten (aanzienlijke) daling van het prijsniveau sinds de implementatiestrategie van 2006.

Zoals gezegd in het hier bijgevoegde voorstel van de spoorsector zal hij een business case opstellen, waarin zowel de kosten als de baten van ERTMS worden meegenomen. Ik heb de spoorsector gevraagd daarbij kritisch te kijken naar de verschillende prijsniveaus en deze op basis van recent opgedane ervaringen en nieuwe serieuze aanbiedingen van de leveranciers kritisch te toetsen.

Aanbeveling 3

Probeer, tegen de achtergrond van de relatie opdrachtgever/opdrachtnemer, tot afspraken te komen tussen ProRail en ERTMS-leveranciers over samenwerking bij het creatieve proces dat nodig is voor het ontwikkelen van infrastructurele en procesmatige verbeteringen. Dit zal voor knooppunten wellicht ook veel maatwerk zijn.

³ "debugged"

⁴ Community of European Railways

⁵ Union Internationale des Chemins de fer

⁶ Union of European Railway Industries

⁷ European association for the rail Infrastructure Managers

⁸ European Rail Freight Association

⁹ Deze "versie baseline 3" is een nieuwe versie van ERTMS-specificaties en moet niet verward worden met "level 3", een zogenaamd "level of application" van ERTMS, waarbij de treindetectie en -localisatie niet meer plaatsvindt met behulp van treindetectie-apparatuur in de infrastructuur, maar door middel van apparatuur in de trein zelf. Hierdoor is het mogelijk om met zogenaamde glijdende en variabele blokken te rijden, hetgeen naar verwachting een positief effect heeft op de beschikbare spoorwegcapaciteit. ERTMS level 3 is echter nog in een pril stadium van ontwikkeling, en er is, in tegenstelling tot "versie baseline 3", nog geen zicht op de termijn waarop hiermee uitgeruste apparatuur beschikbaar zal zijn.



In beginsel zijn ProRail en de vervoerders (onafhankelijk van elkaar) opdrachtgevers van de verschillende ERTMS-leveranciers. Mede door het grote aandeel publieke middelen dat nodig is voor de implementatie van ERTMS gelden voor dergelijke opdrachten strikte regels voor de aanbesteding. Deze aanbestedingsregels bieden binnen strikte randvoorwaarden ruimte aan creatieve en innovatieve inbreng van leveranciers. In het hier bijgevoegde voorstel van de spoorsector stelt hij voor om een "Nationaal Strategisch ERTMS Overleg", een branchebreed "ERTMS Expertise Centrum" en een "Design Authority" op te richten. Ik heb de spoorsector gevraagd te waarborgen dat deze organisatiestructuur voldoende ruimte biedt voor deze creatieve en innovatieve inbreng en voor maatwerk.

Mobiliteit
Directoraat-Generaal
Mobiliteit
Spoorvervoer

Datum
18 november 2010

Ons kenmerk
VENW/BSK-2010/73240

Aanbeveling 4

Begin zo snel mogelijk met de installatie van ERTMS in het rollend materieel (te beginnen met revisiebeurten) en maak op korte termijn afspraken over de toedeling van de kosten en de maximale doorlooptijd van het inbouwprogramma.

Zoals aangegeven in het hier bijgevoegde voorstel van de spoorsector wil hij in het kader van een ERTMS-pilot op het baanvak Amsterdam-Utrecht ERTMS inbouwen in een beperkt aantal treinstellen en/of locomotieven. De spoorsector stelt hiervoor momenteel een beschikkingsaanvraag op. Hij heeft mij geïnformeerd dat ik de definitieve versie hiervan nog dit jaar zal ontvangen.

Aanbeveling 5

Draag zorg dat nieuw besteld materieel ERTMS-apparatuur aan boord heeft (en bespaar daarmee op toekomstige kosten).

Zie reactie hierboven op aanbeveling 4.

Ik ga er van uit dat ik u met bovenstaande reactie voorlopig voldoende heb geïnformeerd en dank u nogmaals voor uw bijdrage aan de verdere implementatie van ERTMS in Nederland. Ik stel voor om de voortgang hiervan op daartoe geëigende momenten in het reguliere overleg met u nader te bespreken.

Hoogachtend,

g/a

DE DIRECTEUR SPOORVERVOER,

mr. J.P. Schaay