

Beantwoording van de 7 vragen uit het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving (IAK)

Programmabeslissing treinbeveiligingssysteem ERTMS: Railmap 4.0

Het Integraal afwegingskader voor beleid en regelgeving bevat normen waaraan goed beleid of goede regelgeving dient te voldoen. Uitgebreide informatie vind je op www.naarhetiak.nl (klik dan op de tekst "Naar het IAK" in de linker kolom).

1. Wat is de aanleiding?

In februari 2012 concludeerde de commissie Kuiken in haar onderzoeksrapport 'Onderhoud en Innovatie op het spoor' dat een achterstand bestaat op het gebied van onderhoud van de beveiliging in Nederland en dat er voldoende aanknopingspunten waren om het European Rail Traffic Management System (ERTMS) landelijk in te voeren (Kamerstukken II 2011/12, 32 707, nr. 9). In reactie hierop nam de minister van Infrastructuur en Milieu in juni 2012 het principebesluit tot implementatie van ERTMS (Kamerstukken II 2011/12, 32 707, nr. 16). Conform de MIRT-systematiek heeft dit op 11 april 2014 geleid tot de Voorkeursbeslissing ERTMS (Kamerstukken II 2013/14, 33 652, nr. 14) als start van de planuitwerkingsfase. De volgende stap binnen de MIRT-systematiek is om een programmabeslissing te nemen. Dit besluit zal begin 2019 worden genomen en markeert de overgang van planstudiefase naar realisatie; het gaat niet om een aanpassing in wet- en/of regelgeving.

2. Wie zijn betrokken?

De introductie van ERTMS raakt aan veel partijen in de spoorsector, direct en indirect. Periodiek komt de stuurgroep ERTMS bijeen, waaraan deelnemen:

- het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,
- ProRail,
- NS en
- twee vertegenwoordigers namens goederenvervoerders, vervoerende aannemers, regionale reizigervervoerders en historisch railvervoer.

In het programma ERTMS werken deze partijen samen. Ook vinden regelmatig stakeholderbijeenkomsten plaats om partijen te informeren en consulteren. De primaire stakeholdergroepen van het programma ERTMS, naast materiele eigenaren en vervoerders, zijn: decentrale overheden, havenbedrijven, reizigersorganisaties, spooreigenaren, marktpartijen en gebruikers.

3. Wat is het probleem?

Het huidige treinbeveiligingssysteem Automatische Treinbeïnvloeding (ATB) stamt uit de jaren 50/60 en veroudert. Niet alleen de toegepaste techniek wordt schaarser, ook steeds minder mensen kunnen met deze techniek werken. Digitalisering van het spoor is nodig om in de toekomst op een veilige en betrouwbare manier, treinen hoogfrequentier en sneller te laten rijden. ERTMS is hiervoor een randvoorwaarde. Op deze manier kunnen we beter voldoen aan de toenemende capaciteitsvraag, zoals voorzien in de nationale markt- en capaciteitsanalyse. Nederland heeft bovendien Europese afspraken gemaakt om voor 2030 op enkele internationale goederencorridors ERTMS aan te leggen en voor 2050 het uitgebreide netwerk van ERTMS te voorzien. De achtergrond van deze afspraken is dat het gebrek aan interoperabiliteit het grensoverschrijdend spoorvervoer bemoeilijkt.

4. Wat is het doel?

Het programmadoel is de bestaande analoge beveiliging te vervangen door een digitale beveiliging (ERTMS) om te voldoen aan Europese verplichtingen en om baten mogelijk te maken ten aanzien veiligheid, interoperabiliteit, capaciteit, snelheid en betrouwbaarheid. Het programmadoel zorgt voor de eerste belangrijke stappen. De scope betreft:

- o het gereedmaken van het Nederlandse spoor middels een basisinvestering in het ombouwen van materieel, het aanpassen van ICT-systemen, het opleiden van

- gebruikers, het aanpassen van de bedrijfsvoering;
- o het ombouwen van de eerste zeven baanvakken (op 4 routes);

Waarbij:

- zowel tijdens als na de implementatie is er – in afstemming en nauwe samenwerking met de partijen uit de spoorsector - sprake van een werkend vervoersysteem met specifieke aandacht voor het minimaliseren van verstoringen van het operationele bedrijf ('brownfield') en daarmee minimalisatie van de overlast voor reizigers en verladers;
- de realisatie van het Programma vindt op doelmatige en beheerste wijze plaats binnen de gestelde kaders voor tijd, geld en kwaliteit, waarbij technische en operationele innovaties voor een grotere doelgerichtheid en doelmatigheid gedurende de looptijd van het Programma ingepast kunnen worden en waarbij de leerervaringen benut kunnen worden voor de landelijke uitrol;
- er is voldoende balans tussen enerzijds de concessieverplichtingen van ProRail, NS, regionale vervoerders en de concurrentiepositie van het spoorgoederenvervoer en anderzijds de uitvoering van het programma ERTMS.

5. Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

De minister van Infrastructuur en Waterstaat is verantwoordelijk voor een robuust mobiliteitssysteem van sterke verbindingen, sterke modaliteiten, voorspelbare reistijden en goede bereikbaarheid. Voor spoor betekent dit dat de minister onder andere verantwoordelijk is voor de bekostiging en uitvoering van het vervangen van het huidige beveiligingssysteem en voor het invoeren van het ERTMS.

6. Wat is het beste instrument?

De programmabeslissing behelst geen instrumentkeuze. Per onderdeel van de programmabeslissing zal worden bepaald wat het beste instrument is. In de Railmap 4.0 zijn de belangrijkste contouren geschetst.

7. Wat zijn de gevolgen voor burgers, bedrijven, overheid en milieu?

De effecten beperken zich tot de spoorsector en zijn beschreven in de Railmap 4.0. De programmabeslissing heeft geen gevolgen voor regeldruk.