

Bijlage 5: Gebruik van ERTMS-componenten anticiperend op landelijke implementatie van ERTMS

In het Algemeen Overleg van 19 februari 2009 heb ik toegezegd uw Kamer nader te informeren over het gebruik van ERTMS-componenten, daarbij anticiperend op een landelijke implementatie van ERTMS. In mijn brief van 12 december 2008 heb ik aangegeven dat ERTMS de toekomst is en voordelen biedt voor reizigers, verladers, vervoerders en spoorbeheerders. Hierover is internationaal een brede overeenstemming. Ik heb daarbij aangegeven dat ik overeenstemming heb met de spoorsector over een gefaseerde invoering. Het is echter nog wel de vraag op welke wijze die fasering moet plaatsvinden en wie welke financiële bijdragen daaraan moet leveren. De maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) die momenteel uitgevoerd wordt en waarover ik uw Kamer op 25 augustus 2009 en 14 juli 2009 heb geïnformeerd¹ moet daar duidelijkheid over geven. Op basis van de brede overeenstemming dat ERTMS de toekomst is, zijn gefaseerde investeringen in ERTMS-componenten en -deelsystemen zinvol, mits deze toekomstvast zijn en de baten opwegen tegen de kosten. Mogelijke baten daarvan kunnen snelheidsverhoging en vergroting van de spoorwegveiligheid zijn. Het kan daarbij gaan om investeringen in zowel de infrastructuur als het materieel.

Een voorbeeld van een dergelijke investering in ERTMS-componenten is het "EURO ATBM+" systeem voor de snelheidsverhoging naar 160 km/u. Dit systeem maakt gebruik van ERTMS-componenten in zowel de infrastructuur als het materieel.

Een ander voorbeeld van een mogelijke investering in ERTMS-componenten is de in de ChristenUnie-notitie genoemde optie om door middel van "ATB code groen" en ERTMS-componenten de snelheid te verhogen naar 160 km/u².

In het haalbaarheidsonderzoek "ATB code groen"³ is onder andere gekeken naar de in het Algemeen Overleg van 19 februari 2009 besproken mogelijkheid om de spoorwegveiligheid bij tijdelijke snelheidsbeperkingen te verhogen door gebruikmaking van ERTMS-componenten⁴. Hierover concludeert de Inspectie Verkeer en Waterstaat dat deze weliswaar technisch haalbaar is, maar niet tegen lage kosten en ook niet op korte termijn. De complexiteit van het systeem is groot en alle bij het haalbaarheidsonderzoek geraadpleegde organisaties schatten in dat de ontwikkelkosten hoog en de ontwikkeltijd lang zal zijn. Overigens laat ik de voordelen die ERTMS kan bieden op het gebied van spoorwegveiligheid meewegen in de hierboven genoemde MKBA. Voorbeelden daarvan zijn de veiligheid bij tijdelijke snelheidsbeperkingen en de in het Algemeen Overleg van 19 februari 2009 door het lid Roemer genoemde "handheld terminal".

Mijn conclusie hierover is dan ook dat het zinvol kan zijn om, vooruitlopend op grootschalige, landelijke implementatie van ERTMS, al te investeren in ERTMS-componenten. Bij de uitvoering van de MKBA over de invoering van ERTMS wordt onderzocht in hoeverre dat mogelijk en wenselijk is.

¹ brieven met kenmerk VenW/DGMO-2009/7385 en VenW/DGMO-2009/6054

² aanbeveling 16 in de ChristenUnie-notitie

³ Inspectie Verkeer en Waterstaat, 12 december 2008

⁴ paragraaf 4.3: "vereenvoudigd Radio Block Centre"