

33652 Spoorbeveiligingssysteem European Rail Traffic Management System (ERTMS)

nr. Lijst van vragen

Vastgesteld (wordt door griffie ingevuld als antwoorden er zijn)

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over de **Zeventiende voortgangsrapportage European Rail Traffic Management System (ERTMS) (Kamerstuk 33652, nr. 85)**.

De daarop door de staatssecretaris gegeven antwoorden zijn hierbij afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Tjeerd de Groot

Adjunct-griffier van de commissie,
Van der Zande

Nr	Vraag	Bijlage	Blz. (van)	t/m
1	Kunt u een overzicht verschaffen van de afspraken die tot op heden zijn gemaakt met vervoerders over de verdeling van de financiële lasten voor de implementatie van ERTMS, aangezien u in uw brief meldt dat investeringen met betrekking tot ERTMS achterblijven bij spoorgoederenvervoerders en leasemaatschappijen vanwege de hoge kosten?			
2	Welke verplichtingen gelden voor personenvervoerders en/of de rijksoverheid ten aanzien van het zorgen voor vervangend vervoer tijdens de ingrijpende werkzaamheden aan rijdend materieel en de spoorinfrastructuur ten behoeve van de overgang naar ERTMS?			
3	Op welke wijze wordt (zo veel mogelijk) voorkomen dat de langdurige werkzaamheden leiden tot stelselmatige uitsluiting van openbaar vervoer voor de regio's op de betreffende baanvakken?			
4	Is er, gezien de krapte op de arbeidsmarkt, reeds overgegaan tot het tijdig reserveren van capaciteit voor vervangend busvervoer voor de beoogde werkzaamheden?			
5	Wat zijn voor de gebruikers van het spoor, zijnde ook de goederenvervoerders en verladers, de voordelen van de Nederlandse ERTMS-uitrol tussen 2028 en 2031?			
6	Wat precies is 'Baseline 3 Level 2 only'?			
7	Zijn er wel voldoende (betaalbare) locomotieven omgebouwd en vervangen voor ERTMS only Level 2 Baseline 3 om de goederenvolumes af te wikkelen en om verplaatsing van lading van het spoor naar de weg te voorkomen?			
8	Hoe worden eigenaren van 'ERTMS Baseline 3'-locomotieven verleid deze voor vervoer in Nederland in te zetten?			
9	In hoeverre is er sprake van goede samenwerking met materieeleigenaren en (goederen)vervoerders om de volledige vervoergereedheid van het ERTMS-systeem te bepalen alvorens de spoorlijn in commercieel gebruik te nemen?			
10	Op welke manier is geborgd dat ERTMS daadwerkelijk Europees is en samenwerkt met Duitsland en België op technisch en operationeel gebied?			
11	Waarom duurt de ERTMS-test zoals bij Harlingen en Leeuwarden vier maanden? Kan dat korter?			
12	Op welke manier profiteren spoorgoederenvervoerders en verladers van ERTMS?			

13	Wat is er de rationale achter om spoorgoederenvervoerders geen vergoeding te geven voor de onrendabele top van ERTMS en wat zou dat kosten?	
14	Heeft u een beeld van de (negatieve/positieve) effecten van de invoering van ERTMS op de modal shift, aangezien dit de kosten voor goederenvervoer doet toenemen? Zo ja, kunt u dat delen?	
15	Welke lessen trekt u uit de ervaringen rond de Betuwelijn en hoe borgt u een betrouwbaar treinverkeersbeveiligingssysteem vanaf 2028?	
16	Kunt u toelichten wat de verschillende 'versies' ERTMS zijn die in Europa gehanteerd zijn en of en hoe deze compatibel zijn met elkaar? Welke problemen levert dit voor Nederland op?	
17	Hoe wordt geborgd dat locomotieven/treinen die straks in Nederland zijn toegelaten voor ERTMS, ook in Duitsland en België voor ERTMS zijn toegelaten?	
18	Wanneer is ERTMS volledig uitgerold in Nederland?	
19	Hebben de gestegen prijzen van materiaal, elektriciteit en personeel invloed op de kosten en planning van de uitrol van ERTMS en, zo ja, hoe?	
20	Kunt u concreet en eenvoudig uiteenzetten wat precies gebeurt tijdens een ERTMS-test, zoals tussen Harlingen en Leeuwarden?	2022D437 81
		17e voortgang srapportag e van het Programm a ERTMS