

Invoering Europees signaleringssysteem voor spoorwegen ERTMS/ETCS

Resolutie van het Europees Parlement over de invoering van het Europees signaleringssysteem voor spoorwegen ERTMS/ETCS (2005/2168(INI))

Het Europees Parlement,

- onder verwijzing naar de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad over de invoering van het Europees signaleringssysteem voor spoorwegen ERTMS/ETCS (COM(2005)0298) en onder verwijzing naar het begeleidende werkdocument van de diensten van de Commissie (SEC(2005)0903),
- onder verwijzing naar de op 17 maart 2005 in Brussel ondertekende overeenkomst tussen de Commissie en de Europese spoorwegbonden (CER, UIC, UNIFE en EIM) tot vaststelling van de belangrijkste principes voor de invoering van ERTMS,
- onder verwijzing naar Richtlijn 96/48/EG van de Raad van 23 juli 1996 betreffende de interoperabiliteit van het trans-Europees hoge-snelheidsspoorwegsysteem¹ en naar Richtlijn 2001/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 19 maart 2001 betreffende de interoperabiliteit van het conventionele spoorwegsysteem²,
- onder verwijzing naar Beschikking nr. 884/2004/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 houdende wijziging van Beschikking nr. 1692/96/EG betreffende communautaire richtsnoeren voor de ontwikkeling van een trans-Europees vervoersnet³,
- onder verwijzing naar het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad tot vaststelling van de algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap voor trans-Europese netwerken voor vervoer en energie en tot wijziging van Verordening EG nr. 2236/95 van de Raad (COM(2004)0475),
- onder verwijzing naar de op 24 januari 2006 gehouden hoorzitting in de Commissie vervoer en toerisme waarbij vertegenwoordigers van spoorwegmaatschappijen, infrastructuurbeheerders en spoorwegindustrie zich eenstemmig voor de invoering van ERTMS hebben uitgesproken,
- onder verwijzing naar de vorige kaderprogramma's en naar het toekomstige zevende kaderprogramma van de Europese Gemeenschap voor onderzoek, technologische ontwikkeling en demonstratieactiviteiten,
- gezien het akkoord van 27 januari 2004 tussen de Gemeenschap van Europese Spoorwegen (CER) en de Europese Federatie van Vervoerswerknemers (ETF) over het Europese rijbewijs voor bestuurders op grensoverschrijdende interoperabele diensten,
- gelet op artikel 45 van zijn Reglement,

¹ PB L 235 van 17.9.1996, blz. 6.

² PB L 110 van 20.4.2001, blz. 1.

³ PB L 167 van 30.4.2004, blz. 1.

- gezien het verslag van de Commissie vervoer en toerisme (A6-0183/2006),
- A. overwegende dat de huidige aanwezigheid van meer dan twintig verschillende signaleringssystemen voor spoorwegen de totstandbrenging van één Europees spoorwegsysteem dat perfect interoperabel is en de concurrentie aan kan gaan met andere wijzen van transport, belemmert,
- B. overwegende dat ERTMS op verschillende proeftrajecten werd getest en er nu een geconsolideerde eerste versie gereed is, dat echter de lange levensduur van zowel de signaleringssystemen aan boord van de treinen als langs de spoorbaan (doorgaans meer dan twintig jaar) ertoe kan leiden dat ERTMS en de nationale systemen lange tijd naast elkaar zullen bestaan, met name op het conventionele spoorwegnet waar passagiers- en goederentreinen met verschillende snelheid rijden,
- C. overwegende dat nationale beveiligings- en signaleringssystemen voor treinen wegens technologische veroudering of ontoereikende marktgroottes zullen verdwijnen en dat de toekomst van de Europese signaleringsindustrie zal afhangen van haar vermogen om moderne, gestandaardiseerde systemen voor de wereldmarkt te produceren; alsmede in overweging van het feit dat het ERTMS-project van essentieel belang is voor de ontwikkeling op middellange en lange termijn van deze industrie en haar 15 000 arbeidsplaatsen voor hoogopgeleiden,
- D. overwegende dat ERTMS een exportproject wordt, omdat ook spoorwegen buiten Europa reeds hebben besloten hun verouderde systemen door ERTMS te vervangen - actuele bestellingen van locomotieven uit Korea, Taiwan, India, Saoedi-Arabië en de Volksrepubliek China en infrastructuurprojecten in deze landen tonen duidelijk het marktpotentieel aan; alsmede in overweging van het feit dat deze projecten in de hele wereld blijk geven van het zeer hoge potentieel van deze Europese technologie die zich kan ontwikkelen tot wereldwijde standaard als ze in Europa op een voldoende sterke marktbasis kan rekenen,
- E. overwegende dat het daarom van bijzonder belang is om nu een duidelijke en gecoördineerde omschakelingsstrategie vast te leggen, die de spoorwegsector de nodige planningszekerheid biedt, mits deze niet de externe concurrentiepositie van de spoorwegen ten opzichte van andere wijzen van transport vermindert,
- F. overwegende dat de in maart 2005 ondertekende overeenkomst tussen de spoorwegsector en de Commissie, in dit verband een belangrijk signaal heeft gegeven,
- G. overwegende dat de geconsolideerde versie van de technische specificaties voor ERTMS, die in de komende maanden door de Commissie moeten worden goedgekeurd, een toereikende basis vormt voor het gereed maken van de interoperabele systemen en voor aanbestedingen op de corridors,
- H. overwegende dat de invoering van ERTMS een groot Europees, grensoverschrijdend economisch project is en dat vooruitgang in de ontwikkeling van één algemeen signaleringssysteem voor spoorwegen een belangrijke rol kan spelen bij de strategie van de ontlasting van de wegen en vermindering van de vervoersstromen op de weg en bij een Europees harmonisatiebeleid van de concurrentievoorwaarden tussen de verschillende wijzen van transport,

Principe: omschakeling en strategie

1. erkent dat ERTMS een signaleringssysteem voor spoorwegen is, dat beter is dan de nationale systemen, dat, bijvoorbeeld wegens de dan niet meer nodige seinpalen, goedkoper zou moeten zijn wat betreft de nieuwe aanschaf en het onderhoud en dat wat betreft gebreken en controle een toename van de veiligheid bij alle snelheden en omstandigheden betekent en zeer vaak de capaciteit van het traject aanzienlijk kan verhogen;
2. erkent dat met ERTMS de digitale techniek ook in de spoorweginfrastructuur op een uniforme manier wordt ingevoerd, waardoor knelpunten kunnen worden opgelost zonder dat kostbare nieuwbouw nodig is. Tijdens de omschakelingfase ontstaan aanzienlijk extra kosten die financieel niet alleen door de spoorwegmaatschappijen kunnen worden gedragen. Een doorlopende tractie zonder tijdverslindende verwisseling van locomotief en treinbestuurder aan de grens zorgt voor een daling van de kosten en de reisduur en verhoogt de betrouwbaarheid van de dienstverlening;
3. erkent dat de spoorwegsector met de ERTMS-technologie een historische kans heeft om de voordelen van de digitale techniek nu ook volledig voor de spoorwegen te benutten, aan concurrentievermogen te winnen en terrein te herwinnen op de andere vervoersmodaliteiten, waarbij vooral voordeel wordt behaald bij de lange afstanden in het grensoverschrijdende goederenvervoer;
4. erkent dat ERTMS met steun van de vorige kaderprogramma's voor onderzoek werd ontwikkeld, een geconsolideerde eerste versie beschikbaar is en een breed opgezette invoering nu mogelijk is; erkent voorts dat de invoering van GSM-R snel vorderingen maakt en dat met betrekking tot ETCS behoorlijke vooruitgang is geboekt; benadrukt echter dat het daarmee nog niet vanzelfsprekend is dat ERTMS zich onafhankelijk van financiële, veiligheids- en capaciteitsondersteunende aspecten zonder verdere steun op het gehele trans-Europese spoorwegnet handhaaft en dat na een aantal jaar de huidige bestaande twintig verschillende signaleringssystemen zullen zijn verdwenen en in alle lidstaten van de EU door één algemeen systeem, ERTMS, zijn vervangen;
5. wijst erop dat voor ETCS langs de spoorbaan alleen de zogenaamde 'Eurobalise' voor gegevensoverdracht nodig is evenals het Radio Block Centre; aan boord van de treinen zorgt een ETCS-boordcomputer (on board unit) voor de gegevensoverdracht van de treinbeveiliging;
6. wijst erop dat de functioneringsspecificaties welke zijn aangenomen door het interoperabiliteitscomité van de lidstaten van de standaard 2.3.0 de referentieverisie maken, net zoals het Europees Spoorwegagentschap; gaat ervan uit dat deze versie het mogelijk maakt om op zijn vroegst in 2007 internationale hogesnelheidskorridors/corridors met een hoge capaciteit te openen in Europa en dat zij wordt beschouwd als de gemeenschappelijke referentie in de onderzoeken die door de Europees coördinator worden geleid. Aanvullende inspanningen maken het mogelijk om binnen vier tot vijf jaar een hogere versie te bereiken; merkt op dat in het kader van zijn "Change Control Management"-proces de laatste ontwikkelingen door het Agentschap zullen worden onderzocht op hun technische en economische geschiktheid, met inachtneming van de continuïteit en compatibiliteit van eerdere en latere versies met versie 2.3.0. Alleen een stabilisering en verdergaande standaardisering maken het mogelijk dat bij de productie van systeemonderdelen hogere aantallen en 'economies of scale' worden bereikt. Het prijsniveau dat thans meer dan het achtvoudige bedraagt van de aanvankelijk genoemde richtprijzen kan dan dalen en ERTMS

zou dan op een redelijke financiële basis worden gebracht;

7. is zich ervan bewust dat het onwenselijk is dat oude systemen en ERTMS een tiental jaar naast elkaar blijven bestaan en dat het derhalve van belang is de omschakeling te coördineren en de omschakelingsfase zo kort mogelijk te maken; daarom is een speciale rol weggelegd voor de uitwerking van een logische omschakelingsstrategie voor het hele netwerk, zoals ook in de overeenkomst tussen de Europese Commissie en de Europese spoorwegbonden wordt verlangd; verzoekt de Europese Commissie, in samenspraak met het Europees Spoorwegagentschap, de lidstaten en de industrie derhalve spoedig een bindend 'ERTMS-Masterplan' voor te stellen;
8. gaat ervan uit dat een succesvolle omschakeling naar ERTMS een grote uitdaging zal zijn voor alle partijen: lidstaten, Ministeries van Verkeer, spoorwegvervoersmaatschappijen, infrastructuurbeheerders en spoorwegindustrie moeten over de doelstellingen en de overeenstemming bereiken, rollen en verantwoordelijkheden moeten bij dit proces duidelijk gedefinieerd zijn; juicht daarom toe dat de Europese Commissie Karel Vinck als coördinator van dit grote project heeft benoemd;
9. benadrukt dat er alleen een beslissende doorbraak kan worden bereikt als er geen lappendeken van kleinere ERTMS-eilanden ontstaat, waarvoor weer talrijke nationale systemen nodig zijn om ze te bereiken en te doorkruisen; het komt er in de eerste plaats vooral op aan om geselecteerde corridors algemeen met ERTMS uit te rusten; ten tweede moet zo snel mogelijk een 'kritische massa' trajecten en treinen zijn uitgerust om ook verdere 'economies of scale' mogelijk te maken;
10. gaat uit van het principe dat, om een integrale tenuitvoerlegging van ERTMS te verzekeren, de omschakelingsstrategie een draaiboek en gedetailleerde regels zal bevatten voor de complete omschakeling van alle nationale netwerken, welke de volgende etappe zal zijn na de installatie van het systeem op de corridors;
11. beklemtoont dat dit uniforme signaleringssysteem voor spoorwegen ERTMS tot doel heeft de kostbare bouw en werking van voertuigen met meerdere aanvullende oude systemen te verminderen of te vermijden; dat de omschakelingsperiode dubbele uitrustingen noodzakelijk maakt welke, in het begin, de kosten in de spoorwegsector zullen doen toenemen; dat dit systeem de interoperabiliteit aanzienlijk zal vereenvoudigen en versnellen en dat in de Unie slechts 13% van het goederenvervoer over het spoor plaatsvindt, terwijl dit aandeel in de VS ongeveer 27% bedraagt; met de huidige technische en politieke versnippering van de EU is een behoorlijke toename van dit aandeel nauwelijks mogelijk en daarom loont het de moeite om prioritair en nadrukkelijk in ERTMS te investeren;

Prioriteiten

12. is derhalve van mening dat het voor het slagen van ERTMS van doorslaggevend belang zal zijn om de zes corridors die zijn onderzocht (A: Rotterdam-Genua, B: Napels-Berlijn-Stockholm, C: Antwerpen-Basel/Lyon, D: Sevilla-Lyon-Turijn-Triëst-Ljubljana, E: Dresden-Praag-Brno-Wenen-Boedapest, F: Duisburg-Berlijn-Warschau) en de daarop rijdende treinen snel en volledig met ERTMS uit te rusten, ook omdat hiermee het 'nationaal denken' door een 'gemeenschappelijk denken' door alle partijen wordt bevorderd; is daarom van mening dat de intentiebrief die op 3 maart 2006 is ondertekend door de ministers van Verkeer van de corridor Rotterdam-Genua met betrekking tot de invoering van ERTMS een positief voorbeeld is;

13. is ervan overtuigd dat, om de benodigde kritische massa te behalen, het van essentieel belang is dat de investeringen worden voortgezet in de corridors waar sommige trajecten reeds voltooid zijn en waar de infrastructuurbeheerders hebben aangegeven dat ze de ontbrekende delen tussen nu en 2015 zullen voltooien;
14. is bovendien van mening dat het door de meest recente uitbreiding van de Unie in 2004 van belang is dat we onze blik nadrukkelijk op de oost-westverbindingen richten; daarbij moet in aanmerking worden genomen dat dit weinig extra kosten zal doen ontstaan in die lidstaten welke de noodzaak van aanzienlijke moderniseringswerkzaamheden aan hun spoorwegnet kennen;
15. wijst erop dat ongelijke nationale vergunningsprocedures voor railvoertuigen een fundamenteel probleem zijn in de Europese spoorwegsector, dat in verband met ERTMS nog duidelijker wordt; verzoekt de Europese Commissie om samen met het Europees spoorwegbureau (ERA) de werkzaamheden aan een uniforme vereenvoudigde EU-vergunningprocedure met klem te bespoedigen en algemeen geldende, bindende normen vast te leggen zodat reparatie- en uitrustingskosten aanmerkelijk kunnen worden verminderd; wijst erop dat niet enkel geldt voor nieuwe, maar ook voor reeds in het verkeer zijnde railvoertuigen

Probleem van de 'eindaansluiting'

16. is van mening dat als een traject met ERTMS wordt uitgerust dit volledig van perron tot perron en/of van vrachtcentrum tot vrachtcentrum en tot de landsgrens en/of de bijbehorende haven moet gebeuren; is verder van mening dat er geen sprake kan zijn van EU-steun als dit criterium niet is vervuld en verzoekt de Europese Commissie hier streng op toe te zien;
17. dringt erop aan dat de integratie van de toepassingsmodus Limited Supervision snel wordt geanalyseerd om te controleren of deze het mogelijk maakt om verschillende nationale systemen door ETCS af te lossen of te combineren; merkt bovendien op dat moet worden gecontroleerd of op een goedkope manier lacunes worden opgevuld, vooral knelpunten, met Limited Supervision;
18. is van mening dat het Europees Spoorwegagentschap in overleg met de nationale Ministeries van Verkeer ervoor moet zorgen dat in de toekomst nieuwe locomotieven alleen een vergunning krijgen als ze naast het nationale signaleringssysteem ook met ERTMS zijn uitgerust, of zijn voorbereid om daarmee te worden uitgerust;
19. benadrukt dat ETCS thans met nationale vormgeving op hoge-snelheidstrajecten wordt toegepast (bijv. Rome-Napels, Madrid-Lleida, Bern-Olten). Problematisch is echter de toepassing op het conventionele gebied (goederen- en personenvervoer) en vooral in het grensoverschrijdende vervoer; de toepassing ervan moet echter nog worden uitgewerkt en verbeterd om de huidige aanpassingsproblemen te overwinnen; voor belangrijke functies als bewaakte spoorwegovergangen, geparametriseerde remcurven, de Radio Infill-modus zoals reeds voorzien in standaard 2.3.0 en de toepassingsmodus Limited Supervision moeten dringend oplossingen worden gevonden;
20. verzoekt alle partijen, met het oog op het feit dat de snelle spoorverbinding POS (Parijs-Oost-Frankrijk-Zuidwest-Duitsland) net als de noord-zuidcorridor Rotterdam-Genua nog niet volledig met ERTMS kan worden afgelegd, om de lacunes zo snel mogelijk op te

vullen;

21. acht het noodzakelijk dat de spoorwegmaatschappijen, de spoorwegindustrie en het Europees Spoorwegagentschap gezamenlijk de toekomstige standaard uitwerken en dat de EU de omschakeling voor iedereen gemeenschappelijk en bindend vastlegt; voorkomen moet worden dat landen het systeem alleen verder ontwikkelen, opdat de twintig bestaande verschillende systemen niet door twintig incompatibele systemen op basis van ERTMS worden vervangen; verzoekt de ERA ervoor te zorgen dat de norm die in de toekomst in de Europese ruimte gebruikt wordt globaal op zijn minst overeenkomt met het huidige veiligheidsniveau zoals dat van kracht is in de lidstaten;
22. is zich bewust van het feit dat er grote verschillen bestaan onder de lidstaten en/of spoorwegmaatschappijen wat betreft de respectievelijke investeringsbehoefte, hun nationale signaleringssystemen en de 'marktfase' waarin ze zich bevinden; is hierover van mening dat dergelijke verschillen in de Unie onvermijdelijk zijn en geen argument tegen ERTMS vormen;

Financiering

23. beseft dat gelet op de Europese dimensie van het project EU-financiering, hetzij door het budget voor Trans-Europese transportnetwerken, hetzij door het Cohesiefonds voor de lidstaten die daarvan profiteren bij de invoering van ERTMS gerechtvaardigd en ook noodzakelijk is; is van mening dat de kosten eerlijk moeten worden verdeeld tussen lidstaten, EU, spoorwegmaatschappijen en spoorwegindustrie; doet derhalve een beroep op de lidstaten om ERTMS in hun beslissingen omtrent vervoer en begroting de komende jaren prioriteit te verlenen;
24. ondersteunt derhalve de opname van overeenkomstige bepalingen in het voorstel voor een verordening van het Europees Parlement en de Raad betreffende algemene regels voor het verlenen van financiële bijstand van de Gemeenschap voor trans-Europese netwerken op het gebied van vervoer en energie en tot wijziging van Verordening EG nr. 2236/95 van de Raad (COM(2004)0475 – 2004/0154(COD)), hetgeen het Europees Parlement op 26 oktober 2005 in eerste lezing¹ heeft behandeld;
25. ondersteunt in dit verband het in eerste lezing door het Parlement aangenomen voorstel om door middel van deze verordening de investeringen in ERTMS gelijk te stellen aan die in de infrastructuur; is voorts van mening dat voor de EU-steun voor ERTMS ten minste in de grensoverschrijdende regio's een subsidiepercentage van ten hoogste 50% mag worden vastgelegd;
26. is van mening dat niet alleen de hierboven genoemde technische argumenten, maar ook de slechts in beperkte mate beschikbare begrotingsmiddelen pleiten voor een concentratie van de middelen op de belangrijkste corridors, met name diegene die zijn bestudeerd door de Europees coördinator; is van mening dat deze steun adequate stimuleringsmaatregelen moet omvatten voor het rijdend materieel in de eerste jaren, waarbij het gaat om de ontwikkeling van prototypen, seriële montage en ombouwen van rijdend materieel;
27. spoort ertoe aan een degressieve financiering te beogen om het omschakelingsproces te bespoedigen: spoorwegmaatschappijen die vroegtijdig besluiten tot de invoering van

¹ Aangenomen teksten, P6_TA(2005)0403.

ERTMS moeten meer worden gefinancierd dan achterblijvers, aangezien ze een hoger investeringsrisico lopen, zonder dat vooralsnog de voordelen van het nieuwe systeem volledig kunnen worden benut;

28. verzoekt de Commissie en de lidstaten om dieper in te gaan op de financieringsmogelijkheden van leasemodellen betreffende het rollend materieel, aangezien zo de hoge startkosten kunnen worden verminderd en de toegang tot de markt voor het midden- en kleinbedrijf kan worden vereenvoudigd;
29. is van mening dat de EU ERTMS moet steunen uit TEN-T, uit fondsen die bedoeld zijn voor de regionale ontwikkeling en uit het Cohesiefonds evenals met middelen uit de onderzoeksbegroting;
30. is van mening dat de EU de financiering van spoorweginfrastructuren door communautaire fondsen, zoals het TEN-T en Cohesiefonds, ondergeschikt moet maken aan de verplichte installatie van ERTMS;
31. benadrukt de verwachting van de spoorwegsector om bij de invoering van ERTMS naar behoren rekening te houden met de sociale en beroepsmatige belangen van de werknemers en passende opleidings- en bijscholingsprogramma's te ontwikkelen; belooft bij invoering van ERTMS enerzijds op grond van mogelijke exporteffecten, anders op grond van een verwacht hoog marktaandeel voor de spoorwegen, een werkgelegenheidsgarantie op middellange termijn;
32. erkent tot slot dat ERTMS een belangrijke bijdrage kan leveren aan de efficiëntie en de aantrekkelijkheid van het Europese spoorvervoer, en meer in het bijzonder het lange afstand goederenvervoer per spoor; benadrukt echter dat er naast ERTMS nog een aantal andere harmoniseringsinitiatieven kunnen genomen worden die op vrij korte termijn tot efficiënter internationaal spoorvervoer zouden leiden; vraagt de Europese ERTMS-coördinator en het toekomstige TEN-Agentschap daarom om eveneens onderzoek te doen naar de mogelijkheden om bijvoorbeeld de lengte van de treinen, de belasting per as of het laadvermogen, te harmoniseren; is van oordeel dat de financiële impact van deze projecten vrij beperkt zou zijn, maar het resultaat in termen van efficiëntie toch vrij belangrijk kan zijn;

o

o o

33. verzoekt zijn Voorzitter deze resolutie te doen toekomen aan de Raad en de Commissie.