

BIJLAGE 8

HISTORIE EN PLANNING VAN HET PROJECT “INTEGRALE SPOORUITBREIDING AMSTERDAM – UTRECHT”

Historie van het project

De Corridorstudie Amsterdam - Utrecht (1993) gaf aan dat dit spoortraject haar capaciteitslimiet had bereikt. Er bleek extra spoorcapaciteit nodig op de hoofdtransportassen Amsterdam-Utrecht-Arnhem en Amsterdam-Utrecht-Eindhoven. Daarnaast was er behoefte aan een rechtstreekse spoorverbinding tussen het oosten en zuiden van het land en de luchthaven Schiphol, in plaats van de overstap op station Duivendrecht (PKB Schiphol).

De Utrechtboog is bedoeld als verbinding tussen de zuidelijke tak van de ringspoorbaan Amsterdam en de spoorlijn Amsterdam - Utrecht. Het station Bijlmer wordt uitgebreid naar 6 sporen in verband met de aansluiting van de Utrechtboog en de uitbreiding van het traject Amsterdam - Utrecht. De uitbreiding tussen Amsterdam (Zuidoost) en Utrecht bestaat uit een integrale spoorverdubbeling, met inbegrip van de spoorbrug over het Amsterdam-Rijn-kanaal. Op het gehele traject worden de twee buitenste sporen voorbereid op het rijden met 200 km/u.

Het Tracébesluit is genomen in 1995 en de uitvoering van de werkzaamheden is gestart in 2000.

Utrechtboog

De ingebruikname van de Utrechtboog was oorspronkelijk gepland om plaats te vinden op het einde van 2005 ten behoeve van de dienstregeling 2006. In oktober 2005 heeft ProRail besloten om de Utrechtboog pas in de eerste helft van 2006 in gebruik te nemen, omdat nog niet alle noodzakelijke procedures voor het veilig kunnen rijden waren afgerond. Het beveiligingssysteem zelf was wel op tijd opgeleverd, maar de leverancier daarvan, Bombardier, kon nog geen volledig veiligheidsdossier (safety cases) aan de Independent Safety Assessor (ISA) aanleveren. Uiteindelijk is de Utrechtboog op 13 maart 2006 in gebruik genomen.

4-sporige traject Amsterdam - Utrecht

De ingebruikname van het 4-sporige traject Amsterdam-Utrecht was oorspronkelijk gepland om plaats te vinden op het einde van 2006 ten behoeve van de dienstregeling 2007. In augustus 2006 heeft ProRail besloten om dit 4-sporige traject pas in april 2007 in gebruik te nemen, omdat het beveiligingssysteem nog niet gereed was. Mijn ambtsvoorganger heeft uw Kamer daar op 10 en 15 augustus 2006 schriftelijk over geïnformeerd (brieven “dienstregeling 2007”, kenmerk DGP/SPO/U.06.01675 en DGP/SPO/U.06.02431). Uiteindelijk is het 4-sporige traject op 25 april 2007 in gebruik genomen.

ERTMS en treinsnelheden

De corridor Amsterdam - Utrecht maakt onderdeel uit van het transeuropese hogesnelheidsnetwerk, en in die hoedanigheid is de Europese interoperabiliteitsrichtlijn 96/48/EC daarop van toepassing. De twee buitenste sporen op dit traject zijn dan ook voorbereid op snelheden tot 200 km/u. Concreet betekent dit dat de spoorbaan, kunstwerken en bovenleidingdraagconstructies toekomstvast zijn gebouwd en daarmee geschikt zijn voor snelheden tot 200 km/u.

Het ATB-beveiligingssysteem, zoals dat op het grootste deel van het Nederlandse spoorwegnet is geïnstalleerd, is slechts geschikt voor snelheden tot 140 km/u. Al bij de besluitvorming over de integrale spooruitbreiding Amsterdam - Utrecht is dan ook voorzien dat hier niet alleen het ATB-systeem zal worden aangelegd, maar ook het ERTMS-beveiligingssysteem, dat het rijden met snelheden tot 200 km/u mogelijk maakt. Aanvankelijk was het de bedoeling om de nieuwe sporen meteen met dit dubbele systeem uit te rusten. In 2004 heeft ProRail echter geoordeeld dat de tijdige ingebruikname van de Utrechtboog en het 4-sporige traject Amsterdam - Utrecht hierdoor in gevaar zou komen, en is besloten om deze in eerste instantie met alleen het ATB-systeem in gebruik te nemen. Sindsdien heeft ProRail prioriteit gegeven aan de ingebruikname van deze twee projectonderdelen. Op 31 oktober 2007 heeft ProRail met Bombardier een nieuw contract voor de aanleg van ERTMS afgesloten. Hierin zijn alle nieuwe inzichten ten aanzien van ERTMS sinds de ondertekening van het oude contract (mei 2003) verwerkt, zoals bijvoorbeeld een wijziging naar ERTMS SRS-versie 2.3.0. In dat contract is de opleverdatum 31 december 2009 opgenomen.

Voor het rijden met snelheden tot 200 km/u is niet alleen het ERTMS-beveiligingssysteem nodig, maar is het ook gewenst om het 25 kV tractie-energievoorzieningssysteem in plaats van het in Nederland algemeen toegepaste 1500 V-systeem toe te passen. Er rijdt echter vrijwel geen materieel over het traject Amsterdam - Utrecht dat geschikt is voor snelheden van 200 km/u en het 25 kV-systeem. Zoals aangegeven in de brief aan de Tweede Kamer over het rijden met 200 km/u en het 25 kV-systeem (18 oktober 2005, "Motie Slob c.s. (29800 XII, nr.31)", kenmerk DGP/SPO/U.05.02100) is het aanhouden van deelnetten en -parken (25 kV-infrastructuur en -materieel) kostenverhogend, inefficiënt en daarom ongewenst. Om die reden is dan ook destijds besloten de infrastructuur wel voor te bereiden op snelheden tot 200 km/u en het 25 kV-systeem, maar deze vooralsnog aan te leggen voor snelheden tot 160 km/u en met het landelijk toegepaste 1500 V-systeem. Er zal dan pas daadwerkelijk 200 km/u gereden worden nadat een 25 kV-onderstation voor de energievoorziening is aangelegd en aangesloten. Deze aanpak is in overeenstemming met het Tracébesluit van 1995 en vergelijkbaar met die bij de Hanzelijn.

Concreet betekent dit dat vanaf januari 2010 treinen die uitgerust zijn met ERTMS op het traject Amsterdam - Utrecht 160 km/u kunnen rijden. Wellicht ten overvloede is van belang te realiseren dat door de implementatie van ERTMS op dit traject nog geen sprake is van een vergroting van de capaciteit.