

Vergaderjaar 2007–2008

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 115**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 januari 2008

## **0. Inleiding**

Naar aanleiding van de discussie over de NS-dienstregeling 2007 heeft mijn ambtsvoorganger op 18 december 2006 (Kamerstuk 29 984, nr. 82) maatregelen aangekondigd om op korte termijn (2007–2009) de reistijden van, naar, tussen en binnen de landsdelen te verbeteren. Dat is opgepakt in het project Reistijdverbetering, waarbij intensief is samengewerkt met de spoorsector.

Het gaat hierbij in het bijzonder om de invulling van het amendement Dijkma/Van Hijum (Kamerstuk 30 800 XII A, nr. 18). Daaruit is € 70 miljoen beschikbaar voor reistijdverbetering, onderverdeeld in een reservering voor infrastructurele reistijdverbetermaatregelen (à € 40 miljoen) en een reservering voor rijden met 160 km/uur (à € 30 miljoen).

Op 26 juni 2007 heb ik u reeds geïnformeerd (Kamerstuk 29 984, nr. 92) over de voortgang en de eerste resultaten van het project met betrekking tot nieuwe stations, de plannormen en brugopeningstijden. Ik heb daarbij toegezegd dat ik uw Kamer nader informeer over de uitkomsten van de lopende onderzoeken en de verdere reistijdwinsten die daarmee geboekt kunnen worden. In deze brief doe ik deze toezegging gestand, waarmee ik het project Reistijdverbetering als afgerond beschouw. In deze brief ga ik in op de resultaten van de volgende onderzoeken:

1. Rijden met 160 km/uur
2. Infrastructurele reistijdverbetermaatregelen
3. Efficiënte benutting van goederenpaden

Alvorens hierop in te gaan, wil ik benadrukken dat ik hecht aan de kwaliteit van de reistijden naar de landsdelen. Daarom is dit ook een van de speerpunten van het personen- en goederenvervoer per spoor in 2020, zoals ik heb aangegeven in de beleidsbrief «Netwerkaanpak» van 19 november 2007 (Kamerstuk 29 644, nr. 85).

De kwaliteit van de reistijd naar de landsdelen is, naast frequentie, van belang om een attractief product te bieden aan de reiziger, niet alleen op

de drukste corridors, maar ook op de verbindingen van en naar de landsdelen. Ik heb bij de nadere uitwerking van de maatregelen uit de brief van 18 december 2006 dan ook de inzichten uit de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor (LMCA Spoor) en de beleidsbrief «Netwerk-aanpak» als richtinggevend kader gebruikt.

## **1. Rijden met 160 km/uur**

### *Aanleiding*

In de brief van 18 december 2006 is een onderzoek aangekondigd naar het zo mogelijk starten van een pilot om 160 km/uur te gaan rijden op één of meer geschikt lijkende baanvakken. Dat zijn vier baanvakken die in de afgelopen jaren zijn aangelegd of uitgebreid en waarbij rekening is gehouden met de noodzakelijke civiel- en elektrotechnische ontwerpvoorschriften en vigerende veiligheidseisen:

- Den Haag Mariahoeve–Hoofddorp
- Amsterdam Bijlmer–Utrecht
- Boxtel–Eindhoven (tussen Liempde en Eindhoven Beukenlaan)
- Flevolijn (tussen de Hollandse Brug en Lelystad)

ProRail heeft samen met NS onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van rijden met 160 km/uur op deze baanvakken. Randvoorwaarden daarbij waren de veiligheid, het beveiligingssysteem, energievoorziening, beheer en onderhoud, geluid, reistijdwinsten en inpasbaarheid in de dienstregeling.

### *Strategie*

Met het oog op de onderzoekresultaten, een toekomstvaste keuze voor het beveiligingssysteem, de risicobeperking van de keuze van het beveiligingssysteem en de wens van de Kamer om op korte termijn een pilot met rijden met 160 km/uur te starten, kies ik voor de volgende strategie:

- Het baanvak Amsterdam Bijlmer–Utrecht wordt in 2009 geschikt gemaakt voor 160 km/uur door de realisatie van ERTMS. Ik wil deze mogelijkheid benutten om daar ook daadwerkelijk 160 km/uur in te voeren. Dat levert dan een reistijdwinst op van circa één minuut. Daartoe heb ik ProRail gevraagd om conform artikel 17 lid 3 van de Spoorwegwet bij mij een verzoek om instemming in te dienen over de wijziging van de functionele eigenschappen van dit baanvak.
- De benodigde investeringen in de infrastructuur zijn al meegenomen in het project «Integrale spooruitbreiding Amsterdam–Utrecht». De vervoerders hebben inmiddels ook initiatieven genomen om materieel te voorzien van dubbele systemen (ERTMS en ATB–STM). Zo zijn bijvoorbeeld de nieuwe Sprinters, die NS vanaf eind 2008 ontvangt, reeds hiervan voorzien.
- De andere drie geschikte baanvakken (Den Haag Mariahoeve–Hoofddorp, Boxtel–Eindhoven en de Flevolijn) kunnen hiervoor ook worden aangepast. Gelet op de recente discussies wil ik me richten op reistijdverbetering tussen de Randstad en Noord-Nederland. Daarbij focus ik mij in het bijzonder op de Hanzelijn, die voorzien zal worden van ERTMS dual signalling. Het ontwerp en de aanleg van het beveiligingssysteem op deze lijn wordt in de loop van 2008 door ProRail aanbesteed. Ik heb ProRail gevraagd te onderzoeken in hoeverre het mogelijk is bij de aanleg van ERTMS dual signalling op de Hanzelijn ook reeds het traject Almere Oostvaarders–Lelystad hierin te betrekken. Daarmee zou het mogelijk worden om vanaf 2012 tussen Almere Oostvaarders en Zwolle 160 km/h te rijden, waarmee de reistijden naar het noorden van Nederland nog verder gereduceerd worden. Op basis van het voorgaande concludeer ik dat de gereserveerde € 30 miljoen voor rijden met 160 km/uur het beste aan het deeltraject Almere Oostvaarders–Lelystad kan worden besteed.

### *Toelichting*

Uit het onderzoek van ProRail is gebleken – rekening houdend met de geformuleerde randvoorwaarden – dat de keuze voor het beveiligingssysteem bepalend is voor de mogelijkheden van rijden met 160 km/uur. Daarvoor zijn – technisch gezien – drie mogelijkheden:

- *Aanpassing van het huidige ATB-EG systeem:* hierbij wordt de snelheidstrap van 160 km/uur bewaakt door de ATB-EG code 147. Dit vergt een aanpassing van zowel de beveiliging in de baan als de treinapparatuur. Al het materieel van alle vervoerders moet worden aangepast, ongeacht of daarmee al dan niet 160 km/uur zal worden gereden.
- *Inbouwen van ATBL-NL:* dit systeem is reeds in gebruik voor de Thalys op het traject Den Haag Mariahoeve–Hoofddorp. Daar is de begrenzingssnelheid, die in de trein is ingesteld, tijdelijk verhoogd naar 160 km/uur door middel van een speciaal «opschakelsignaal» via bakens in het spoor. Verdere uitrol van ATBL-NL vraagt derhalve om aanpassingen in de baan en geheel nieuwe apparatuur in de treinen. Alleen de treinen die daadwerkelijk 160 km/uur gaan rijden, moeten aangepast worden.
- *Implementeren van ERTMS:* ERTMS is als systeem al toegepast bij de Betuweroute en de HSL-Zuid en wordt in 2009 als dual signalling-systeem in gebruik genomen op Amsterdam Bijlmer–Utrecht. Bij implementatie van dual signalling hoeven alleen de treinen te worden aangepast die op het betreffende baanvak 160 km/uur gaan rijden. Verdere implementatie van ERTMS op het overige net is onderdeel van het concept-implementatieplan, dat op 21 september 2007 aan uw Kamer is toegezonden (Kamerstuk 29 893, nr. 54).

De Europese richtlijn 2001/16 en de daarop gebaseerde conventionele technische specificaties inzake interoperabiliteit (TSI's) zijn van toepassing op de verbetering van bestaande hoofdspoorweginfrastructuur en spoorvoertuigen. De conventionele TSI «Besturing en Seingeving» verhindert de twee bovengenoemde ATB-opties. Dat heeft te maken met de geleidelijke implementatie van ERTMS, de Europese standaard voor het beveiligingssysteem, ter bevordering van de interoperabiliteit van de spoorwegnetten in de EU-lidstaten.

De conventionele TSI «Besturing en Seingeving» staat aanpassingen van het huidige beveiligingssysteem alleen toe om veiligheidsgebreken te verhelpen. Aangezien er hier geen sprake is van veiligheidsgebreken maar van een verbetering van de functionaliteit, is de installatie van ERTMS verplicht bij een dergelijke wijziging van de functies of de prestaties van het beveiligingssysteem. De verbetering van het beveiligingssysteem maakt immers snelheden van 160 km/uur ten behoeve van reistijdverbetering mogelijk. Dat betekent dat ERTMS als enige bruikbare optie overblijft.

NS en ProRail hebben andere zienswijzen ten aanzien van aanpassing van het bestaande ATB-systeem. NS vindt dat er geen sprake is van een verbetering van de functionaliteit of de prestaties van het bestaande beveiligingssysteem als dat geschikt gemaakt zou worden voor rijden met 160 km/uur. Overigens delen niet alle vervoerders deze zienswijze van NS. ProRail maakt een onderscheid tussen de beide ATB-opties. Voor wat betreft ATB-EG code 147 is ProRail met VenW van mening dat dit een verbetering betreft van de functionaliteit of de prestaties van het huidige beveiligingssysteem. Toepassing van ATBL-NL zou volgens ProRail wel mogelijk zijn, aangezien deze techniek niet dwingend wordt voorgeschreven aan alle vervoerders, maar alleen aan de vervoerders die 160 km/uur willen rijden. Het argument van ProRail dat ATBL-NL niet dwingend zou worden voorgeschreven is juist. Echter dit doet niets af aan het feit dat volgens de conventionele TSI «Besturing en Seingeving» ERTMS verplicht moet worden toegepast bij verbetering van functionaliteit of

prestaties van het beveiligingssysteem (in de infrastructuur en spoorvoertuigen).

Hoewel ik de zienswijzen van deze partijen vanuit korte-termijn bedrijfseconomisch oogpunt begrijp, ben ik echter van mening dat deze zienswijzen niet conform de conventionele TSI «Besturing en Seingeving» zijn.

## **2. Infrastructurele reistijdverbetermaatregelen**

### *Aanleiding*

Mijn ambtsvoorganger heeft in haar brief van 18 december 2006 een pakket infrastructurale maatregelen à circa € 40 miljoen aangekondigd, om daarmee de reistijden van, naar en in de landsdelen te verbeteren. Dat betrof snel te nemen maatregelen zoals boogaanpassingen en perrons. Dit pakket is toen samengesteld op basis van informatie uit een quick scan van ProRail en NS. Daarbij is gemeld dat ProRail – in afstemming met NS – verder aanvullend onderzoek zou doen naar de maakbaarheid, haalbaarheid, kosten, reistijdwinsten en inpasbaarheid in de dienstregeling.

Op voorhand is reeds besloten dat de aanleg van een extra perron in Deventer (à € 13 miljoen) met voorrang (in 2008) wordt gerealiseerd. Dat heb ik uw Kamer reeds gemeld in mijn brief van 26 juni 2007. Voor overige infrastructurale reistijdverbetermaatregelen resteert daarmee nog € 27 miljoen.

### *Keuze van maatregelen*

Zoals in de inleiding gesteld, vind ik het van belang om de keuze voor de uit te voeren maatregelen te zien in het kader van de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor en van het belang van goede reistijden naar Noord- en Zuid-Nederland. Daarom kies ik voor een pakket van maatregelen dat gericht is op korte-termijn verbetering van de reistijden op de trajecten Zwolle–Groningen en Sittard–Heerlen:

- Wachtspoor Beilen (onderdeel van goederentraject Amersfoort–Onnen): dit levert voor de extra te rijden Intercity een tijdswinst op van zeven minuten<sup>1</sup>. ProRail becijfert de kosten op circa € 4 miljoen.
- Verhoging baanvaknelheid Sittard–Heerlen: dit levert de Intercity's tussen Sittard en Heerlen een tijdswinst van ongeveer anderhalve minuut op. ProRail becijfert de kosten op circa € 20 miljoen.

Mijn voorstel is om ProRail te vragen om snel met de voorbereiding van de uitvoering van deze maatregelen te starten, zodat de resultaten in de dienstregeling 2009 opgenomen kunnen worden. Dit onder voorbehoud dat ProRail voldoende tijd ter beschikking krijgt (bijvoorbeeld met benodigde buitendienststellingen) om de maatregelen uit te voeren.

### *Toelichting*

Uit het hiervoor genoemde aanvullende onderzoek van ProRail – naar de maakbaarheid, haalbaarheid, kosten, reistijdwinsten en inpasbaarheid in de dienstregeling van de verschillende maatregelen – blijkt het volgende:

- Niet alle maatregelen uit de brief van 18 december 2006 zijn maakbaar en op korte termijn (2007–2009) haalbaar. Zo zijn sommige maatregelen niet realiseerbaar binnen de eigendomsgrenzen van ProRail of niet realiseerbaar volgens de geldende normen en richtlijnen (onder meer op het vlak van techniek en veiligheid).
- Niet alle geprognostiseerde tijdswinsten van de maatregelen zijn effectief in te passen in de NS-dienstregeling 2008–2009. Dat is onder meer het geval in Horst-Sevenum, Assen en Steenwijk, waar de snelheidsverhoging niet zinvol is omdat alle treinen op de stations stoppen. Ook zijn de tijdswinsten van sommige maatregelen te klein om merkbaar in de dienstregeling op te nemen.
- ProRail becijfert de benodigde investeringen voor de overblijvende

<sup>1</sup> Met het wachtspoor kan de wens van NS en de regio worden gehonoreerd, om een tweede snelle intercity tussen Zwolle en Groningen te rijden.

maatregelen aanzienlijk hoger dan in haar eerdere raming uit 2006 en ook hoger dan de beschikbare middelen. Dat komt onder andere doordat boogaanpassingen complexer blijken uit te vallen dan op het eerste gezicht gedacht. Hier wordt mee bedoeld dat soms bijvoorbeeld kunstwerken (zoals viaducten) en overwegen moeten worden aangepast of perrons moeten worden verschoven. Dit brengt hogere kosten met zich mee dan enkel het aanpassen van een boog, waar ProRail en NS in de quick scan in 2006 nog van uit gingen. Dit maakt een nadere prioritering noodzakelijk.

### 3. Efficiënte benutting van goederenpaden

ProRail heeft – samen met NS en de goederenvervoerders – onderzoek gedaan naar een efficiënte benutting van goederenpaden. Dit onderzoek betrof:

- Homogenisering van rijnsnelheden door rijnsnelheid van goederentreinen te verhogen
- Prijsprikkels en differentiatie naar tijd, plaats en baanvak

#### *Verhoging rijnsnelheid goederenvervoer*

Het onderzoek laat zien dat de veronderstelling, dat een hogere inlegsnelheid van goederentreinen binnen de structuur van de huidige dienstregeling gunstig is voor de reistijdverbetering van treinen naar en van de landsdelen, maar beperkt terecht is.

ProRail heeft nader onderzocht op welke baanvakken het personenvervoer wordt afgeremd door het goederenvervoer en waar een eventuele hogere inlegsnelheid van goederentreinen een gunstig reistijdeffect heeft voor de verbindingen van en naar de landsdelen. Het gaat dan om drie baanvakken, te weten Eindhoven–Venlo, Arnhem–Deventer en Amersfoort–Onnen.

Gebleken is dat alleen in de relatie Eindhoven–Venlo een reistijdwinst van circa één minuut verkregen kan worden door snellere goederentreinen. Voor andere mogelijke baanvakken zijn de reistijdwinsten niet inpasbaar in de dienstregeling vanwege het in stand houden van Intercityknopen (Arnhem–Deventer) of worden reeds andere maatregelen getroffen (Amersfoort–Onnen; zie hiervoor paragraaf 2).

Verhoging van de minimumsnelheid boven de 100 km/uur is niet realistisch gezien de internationale afspraken, waaronder UIC-afspraken tussen inframanagers en spoorwegondernemingen. Verhoging van de minimumsnelheid tot 100 km/uur vraagt aanpassingen aan de Netverklaring ProRail en het «Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur».

Echter verhoging van minimumsnelheden leidt tot extra slijtage aan het spoor en is commercieel gezien onaantrekkelijk voor goederenvervoerders omdat het zwaardere tractie vergt of lager gewicht per trein. Dat kan leiden tot andere capaciteitseffecten zoals bijvoorbeeld het rijden van meer goederentreinen. Dat heeft een hogere capaciteitsvraag tot gevolg en daardoor ontstaat – in elk geval op korte termijn – minder ruimte voor groei van het personenvervoer. Met het oog op de ambities van dit kabinet acht ik dergelijke beleidskeuzes niet wenselijk.

Bovendien zijn er andere manieren om de schaarse infrastructuur beter te benutten en reistijden verder te verbeteren, vooral als het gaat om maatwerkoplossingen op specifieke baanvakken (zoals op het traject naar Venlo):

- Andere manieren van plannen, bijvoorbeeld rijtijden van het goederenvervoer inplannen op basis van realisatie en toepassen van kleinere marges;
- Hogere doorrijnsnelheid van goederentreinen op stations en knopen mogelijk maken, bijvoorbeeld door bij lopende vervangingen van de

infrastructuur dit aspect nadrukkelijk bij de heroverweging van de functionaliteiten mee te nemen.

Ik vind het verstandig om in dit verband te kijken naar deze maatwerkoplossingen en niet op voorhand een algemene en verstrekkende maatregel als het verhogen van de minimum snelheden wettelijk af te dwingen.

Daarbij sluit ik aan op mijn conclusie uit de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse Spoor dat ik nadrukkelijk ook wil inzetten op innovatieve benuttingsmaatregelen. ProRail heeft eveneens aangegeven dat met slimme aanpassingen meer treinen kunnen rijden en wil hierover op korte termijn afspraken maken met de vervoerders. Ik heb ProRail verzocht om hierbij ook nadrukkelijk de efficiënte benutting van goederenpaden mee te nemen.

*Prijsprikkel en differentiatie naar tijd, plaats, baanvak*

In de brief van 18 december 2006 is onderzoek toegezegd naar prijsprikkel en differentiatie naar tijd, plaats en baanvak, waarmee uitvoering wordt gegeven aan de motie-Dijksma/Van Hijum (Kamerstuk 30 800 XII, nr. 19). De goederenvervoerders en ProRail/KeyRail hebben meerjarige afspraken gemaakt over de gebruiksvergoeding van het gemengde net en de Betuweroute voor de periode 2008–2011. Hierbij zijn bijvoorbeeld afspraken gemaakt over de te hanteren systematiek en bonus-malus regelingen om de prestaties bij zowel vervoerders als ProRail/Keyrail te verbeteren. U wordt hierover in januari 2008 separaat geïnformeerd.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings