

Vergaderjaar 2008–2009

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 200

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 september 2009

Hierbij wil ik u meedelen dat de spoorsector een aantal substantiële reistijdverbeteringen heeft weten te realiseren in de dienstregeling 2010 ten opzichte van de dienstregeling 2007. Deze verbeteringen zijn bereikt door onder meer aanpassingen in het spoorgebruik op en tussen de knooppunten Amsterdam, Utrecht, Amersfoort en Den Bosch, waardoor een snellere doorstroming van het treinverkeer is te realiseren. Ook zijn optimalisaties doorgevoerd in de afstemming tussen het reizigersverkeer, goederenverkeer en brugopeningen.

Voor verdere reistijdverbeteringen in de toekomst onderzoekt ProRail mogelijke aanpassingen aan 7 bogen, conform de aanbevelingen uit de notitie van de ChristenUnie¹. Hier geef ik in het vervolg van de brief een nadere toelichting.

Tevens geef ik u de laatste stand van zaken ten aanzien van snelheidsverhoging naar 160 km/u. Op het baanvak Amsterdam–Utrecht is de infrastructuur in de eerste helft van 2010 geschikt voor 160 km/h, op basis van ERTMS. NS heeft echter pas op zijn vroegst in 2012 intercity's die zijn uitgerust met ERTMS.

Ten aanzien van 3 andere corridors (Den Haag–Schiphol, Weesp–Lelystad en Boxtel–Eindhoven) stelt de spoorsector een plan van aanpak op, gebaseerd op ATB code 147. Dit is binnen 6 maanden gereed, waarna volgens de sector binnen 3 tot 4 jaar 160 km/u mogelijk is, mits de uitkomst van het plan van aanpak positief is. Ook hierop volgt onderstaand een nadere toelichting.

Toelichting

De spoorsector heeft een aantal substantiële reistijdverbeteringen weten te realiseren in de dienstregeling 2010. Naar aanleiding van de discussie over de NS dienstregeling 2007 heeft mijn ambtsvoorganger verschillende maatregelen genomen om de reistijden van, naar, tussen en binnen de landsdelen te verbeteren. Dat is opgepakt in het project Reistijd-

¹ «Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor»

verbetering, waarbij intensief is samengewerkt met de spoorsector. Zoals eerder aangegeven¹ dient onderscheid gemaakt te worden tussen korte en lange termijn maatregelen. Hieronder ga ik in op de resultaten van de korte termijn maatregelen die meegenomen zijn in de dienstregeling 2010, en die deels ook al geïmplementeerd waren in de dienstregelingen 2008 en 2009. Vervolgens ga ik nader in op de langere termijn maatregelen, die aanpassingen in de infrastructuur en/of het materieel vereisen. Voorbeelden daarvan zijn reistijdverbeteringen door aanpassingen in bogen, zoals onder andere aanbevolen in de ChristenUnie-notitie «Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor», en snelheidsverhoging naar 160 km/u. Ik trek hierover de volgende conclusies:

1. De spoorsector heeft een aantal substantiële reistijdverbeteringen weten te realiseren in de dienstregeling 2010 op belangrijke corridors tussen de Randstad en de landsdelen. Deze waren deels ook al geïmplementeerd in de dienstregelingen 2008 en 2009.
2. Voor verdere reistijdverbeteringen in de toekomst tussen Maastricht en Sittard en Zwolle en Groningen/Leeuwarden onderzoekt ProRail conform de aanbevelingen uit de ChristenUnie-notitie mogelijke aanpassingen aan 7 bogen. Het betreft hier bogen in Beek-Elst, Bunde, Geleen, Assen, Hoogeveen, Leeuwarden en Onnen.
3. Op advies van de gezamenlijke spoorsector heb ik haar gevraagd om een plan van aanpak voor de ontwikkeling en implementatie van «160 km/u met ATB code 147» uit te werken. Ik heb er bij de spoorsector op aangedrongen dat ik dit binnen een half jaar ontvang en dat daarin binnen strikte randvoorwaarden van kosten en doorlooptijd aangegeven wordt wat de haalbaarheid en risico's zijn. Het risico ten aanzien van het verbod hiervan door de Europese Commissie wil ik met uw Kamer delen. Als dit alles tot positieve resultaten leidt zal ik op basis daarvan de snelheidsverhoging naar 160 km/u doorvoeren.

Reistijdverbeteringen sinds 2007

De spoorsector heeft een aantal substantiële reistijdverbeteringen weten te realiseren in de dienstregeling 2010. Deze verbeteringen zijn bereikt door onder meer aanpassingen in het spoorgebruik op en tussen de knooppunten Amsterdam, Utrecht, Amersfoort en Den Bosch, waardoor een snellere doorstroming van het treinverkeer is te realiseren. Ook zijn optimalisaties doorgevoerd in de afstemming tussen het reizigersverkeer, goederenverkeer en brugopeningen. De concrete resultaten zijn beschreven in bijlage 1,² waar de reistijden op de betreffende trajecten conform de dienstregeling 2007 en de dienstregeling 2010 met elkaar zijn vergeleken³. In het bijzonder betreft het hier verbindingen tussen enerzijds de Randstad (met name Amsterdam, Den Haag, Rotterdam, Schiphol en Utrecht) en anderzijds het Noorden (Groningen en Leeuwarden), Oosten (Apeldoorn, Arnhem en Enschede) en Zuiden (Heerlen, Maastricht en Nijmegen) van het land. Ik ben blij dat hiermee de in het project Reistijdverbetering beoogde korte termijn maatregelen effect hebben gesorteerd. ProRail zal samen met de betrokken vervoerders ook in de komende jaren voortdurend blijven zoeken naar mogelijkheden om de reistijden verder te verkorten. Dit gebeurt in de reguliere processen rondom nieuwe dienstregelingen en is bovendien een vast onderdeel van de aanpak van aanleg- en vervangingsprojecten en -programma's.

Reistijdverbetering door snelheidsverhoging in bogen

In de notitie «Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor» van de ChristenUnie wordt verwezen naar de mogelijkheden om reistijdverbetering te realiseren door snelheidsverhoging in bogen. Op 22 december 2008⁴ heb ik aangegeven op welke wijze ProRail hiernaar een kosten-baten-onderzoek doet, en dat ik uw Kamer hierover zal informeren zodra ik de resul-

¹ Brief «reistijdverbetering», kamerstuk 29 984, nr. 115.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

³ De hierin beschreven treinen gelden voor het dienstregelingspatroon van de hele dag.

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 164.

taten hiervan van ProRail heb ontvangen. Inmiddels heeft ProRail dit kosten-baten-onderzoek uitgevoerd voor 20 bogen, die zijn beschreven in de op 28 februari 2008 naar uw Kamer gestuurde¹ rapportage «Maatregelen reistijdverbeteringen, uitvoering van pakket infrastructurele versnellings- en capaciteitsmaatregelen»². Tot deze selectie van 20 bogen is gekomen na een vooronderzoek in het najaar van 2006. Onderzocht is in hoeverre aanpassingen³ bij deze 20 bogen, die liggen op de corridors Eindhoven–Maastricht, Eindhoven–Heerlen, Eindhoven–Venlo, Randstad–Enschede, Randstad–Groningen en Randstad–Leeuwarden, op kosten-effectieve wijze kunnen leiden tot reistijdverbeteringen. ProRail komt hierin tot de volgende conclusies:

1. Zoals hierboven aangegeven zijn op de verbindingen Den Haag–Enschede, Den Haag/Schiphol–Groningen en Rotterdam–Leeuwarden in de dienstregeling 2010 al reistijdverbeteringen gerealiseerd.
2. Aanpassingen aan de bogen bij Beek–Elsloo, Bunde en Geleen kunnen mogelijk tot verdere reistijdverbetering leiden tussen Maastricht en Sittard. ProRail zal deze opties dan ook nader onderzoeken in het nu lopende Mistral-vervangingsproject, dat op dit moment voor deze verbinding uitgewerkt wordt. Volgens de huidige planning moet dit in 2012 gerealiseerd zijn.
3. Aanpassingen aan de bogen bij Assen, Hoogeveen, Leeuwarden en Onnen kunnen mogelijk tot verdere reistijdverbetering leiden tussen Zwolle en Groningen/Leeuwarden. ProRail zal deze opties dan ook nader onderzoeken in het nu lopende project «Sporendriehoek Zwolle–Groningen–Leeuwarden». De eerste resultaten hiervan zijn dit najaar gereed.
4. In lijn met de aanbeveling uit de ChristenUnie-notitie met betrekking tot de ontwerpvoorschriften voor verkanting⁴ heeft ProRail bij dit kosten-baten-onderzoek gekeken naar de zogenaamde uitzonderingswaarden van de ontwerpvoorschriften. Hiermee is het mogelijk om in bepaalde situaties en na eventuele aanpassingen met hogere snelheden door bogen te rijden.
5. In lijn met de aanbeveling uit de ChristenUnie-notitie met betrekking tot energiebesparing in bogen⁵ zal dit aspect meegenomen worden in het Energiebeleidsplan 2011–2020, dat momenteel door ProRail wordt opgesteld.

¹ Brief «Rapportages reistijdverbetering», kamerstuk 29 984, nr. 122.

² ProRail, 5 december 2007, kenmerk EDMS 20603827.

³ Conform aanbeveling 18 van de ChristenUnie-notitie: aanpassingen in de verkanting en/of verschuiven van de rails.

⁴ Aanbeveling 17: «Actualiseer de ontwerpvoorschriften voor verkanting zodat op veel plaatsen op het Nederlandse spoor hogere snelheid mogelijk wordt.»

⁵ Aanbeveling 19: «Maak een kosten-baten-analyse (inclusief energiebesparing) van de aanpak van spoorbogen met snelheidsbeperking door aanpassing van de verkanting en waar nodig gecombineerd met aanpassing van boogstralen.»

⁶ Brief «notitie »Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor« van de ChristenUnie» aan de Tweede Kamer, kamerstuk 29 984, nr. 164.

⁷ In bijlage 6 kom ik tegemoet aan mijn toezegging uit het overleg van 15 december 2008 over het MIRT met betrekking tot het baanvak Amsterdam–Utrecht en de implementatie van ERTMS daarop. Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

⁸ In bijlage 2 opgenomen brief «Snelheidsverhoging naar 160 km/u op het bestaande spoorwegnet», kenmerk MU/NS/cm/2009–11. Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Snelheidsverhoging naar 160 km/u

Subsidie-aanbod aan NS

Ik vind het belangrijk dat mogelijkheden om tegen aanvaardbare kosten de reistijden voor de treinreizigers te verbeteren ook daadwerkelijk benut worden, mits dat uiteraard maatschappelijk zinvol is. Snelheidsverhoging naar 160 km/u op het bestaande spoorwegnet kan één van die mogelijkheden zijn. Zoals aangegeven op 22 december 2008⁶ kunnen hiervoor, naast ERTMS⁷, de volgende systemen toegepast worden: «ATB code groen» en «ATBL-NL», inclusief de variant hierop die gebruik maakt van ERTMS-componenten: «EURO ATBM+». Elk daarvan vereist aanpassingen in de infrastructuur en in het materieel. Om NS tegemoet te komen heb ik haar het aanbod gedaan om de hiervoor benodigde materieelombouw te subsidiëren met een eenmalige bijdrage van maximaal 50 procent met een absoluut maximum van € 25 miljoen. Op 16 maart 2009⁸ heeft NS mij geïnformeerd geen gebruik te willen maken van mijn aanbod. Ik heb geprobeerd NS toch zover te krijgen dat zij hiervan gebruik wil maken. Daarom heb ik mijn subsidie-aanbod op 3 april 2009 verhoogd naar een eenmalige bijdrage van maximaal 75 procent met een absoluut maximum van € 37,5 miljoen. Op 15 april 2009 heeft NS mij wederom geïnformeerd hiervan geen gebruik te willen maken.

NS heeft in haar reactie van 15 april 2009 daarnaast ook voor mij nieuwe informatie gegeven over de optie «ATB code 147». Ik heb uw Kamer over deze optie eerder geïnformeerd in het Algemeen Overleg van 29 oktober 2008 (kamerstuk 29 893, nr. 77). Zoals destijds door mij aangegeven leek deze optie niet realistisch, omdat hiervoor geen draagvlak zou zijn bij de goederenvervoerders en, in tweede instantie, omdat de Europese Commissie deze verbiedt. NS heeft in haar reactie van 15 april 2009 echter aangegeven dat het bezwaar van de goederenvervoerders niet meer aan de orde is door de verhoging van mijn subsidie-aanbod van € 25 miljoen naar € 37,5 miljoen, omdat deze verhoogde subsidie-bijdrage voldoende is om ATB code 147 in te voeren. Met dit hogere bedrag zouden immers zowel de materieelombouw van NS, die 160 km/u gaat rijden, gesubsidieerd kunnen worden, alsook de volledige kosten voor de goederenvervoerders, die geen 160 km/u gaan rijden, vergoed kunnen worden. Deze laatste kosten hebben betrekking op de noodzakelijke materieelombouw, -onttrekking en -toelating. Op 28 april 2009 heb ik aan de spoorsector gevraagd om dit nieuwe signaal van NS gezamenlijk aan mij te bevestigen. Ik heb daarbij bovendien gevraagd om een globale indicatie over de termijn waarop de NS-treinen daadwerkelijk 160 km/u gaan rijden. Op 2 juli 2009 heeft de spoorsector mij daarop geantwoord met de in bijlage 3 opgenomen brief. De spoorsector geeft hierin aan voorstander te zijn van de optie ATB code 147. Desalniettemin kent deze optie aanzienlijke risico's ten aanzien van haalbaarheid, planning en kosten. De spoorsector adviseert dan ook om eerst een plan van aanpak voor de ontwikkeling en implementatie van «ATB code 147» uit te werken voordat ik hierover een definitief besluit neem. Zij geeft daarbij als globale indicatie aan dat circa drie tot vier jaar na dit definitieve besluit 160 km/u gereden zou kunnen worden op de vier baanvakken waar het hier om gaat¹.

Voor wat betreft de opmerking van NS in haar brief van 16 maart 2009 dat deze optie zou passen binnen de wet- en regelgeving verwijs ik naar de op 24 oktober 2008 naar uw Kamer gestuurde brief van de Europese Commissie, waarin zij duidelijk aangeeft dat deze niet is toegestaan op basis van de Europese wet- en regelgeving².

Deze risico's ten aanzien van haalbaarheid, planning en kosten vind ik zodanig, dat ik, om te voorkomen dat ik straks geconfronteerd word met onbeheersbare risico's, aan de spoorsector heb gevraagd het door haar voorgestelde plan van aanpak binnen een half jaar uit te werken. Ik verlang dat daarin binnen strikte randvoorwaarden van kosten en doorlooptijd aangegeven wordt wat de haalbaarheid en risico's van «ATB code 147» zijn. Het risico ten aanzien van het standpunt hierover van de Europese Commissie wil ik bovendien met uw Kamer delen. Als dit alles tot positieve resultaten leidt zal ik op basis daarvan de snelheidsverhoging naar 160 km/u doorvoeren. Voor de financiering hiervan is het inmiddels met € 13 miljoen verhoogde budget³ naar aanleiding van het amendement Dijkma/Van Hijum⁴ beschikbaar. Als uw Kamer hiervoor een andere bestemming zinvoller acht wil ik dat graag met u bespreken.

ATB code groen

Zoals door mij toegezegd op 29 oktober 2008⁵ ontvangt u hier bijgevoegd in bijlage 4 het haalbaarheidsonderzoek «ATB Code Groen»⁶. ATB code groen is de optie die in de ChristenUnie-notitie «Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor» aanbevolen wordt voor snelheidsverhoging naar 160 km/u. Dit haalbaarheidsonderzoek heb ik aan NS aangeboden en daarbij aangegeven dat mijn subsidie-aanbod ook voor deze optie geldt. Zoals hierboven aangegeven heeft de spoorsector echter gezamenlijk de

¹ Den Haag–Schiphol, Weesp–Lelystad, Boxtel–Eindhoven en Amsterdam–Utrecht.

² Kamerstuk 29 984, nr. 154.

³ Inclusief BTW, prijspeil 2009; gehele budget t.b.v. reistijdverbetering n.a.v. amendement Dijkma/Van Hijum is hiermee € 96,3 miljoen inclusief BTW, prijspeil 2009.

⁴ Kamerstuk 30 800 XII A, nr. 18

⁵ Kamerstuk 29 893, nr. 77.

⁶ Inspectie Verkeer en Waterstaat, 12 december 2008. Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

voorkeur voor de optie «ATB code 147». Ik onderneem daarom voorlopig geen verdere stappen met de optie «ATB code groen».

Gouda–Woerden–Utrecht

Op 29 oktober 2008 heb ik ook toegezegd u nader te informeren over de mogelijkheden en kosten om het baanvak Gouda-Woerden-Utrecht te betrekken bij de hierboven genoemde baanvakken voor snelheidsverhoging naar 160 km/u. Op mijn vraag heeft ProRail mij daarover het volgende meegedeeld:

- Het baanvak Woerden aansluiting–Utrecht is deels al geschikt voor snelheden van 160 km/u. De inschatting is dat het € 3 – 6 miljoen kost om dit daarvoor helemaal geschikt te maken. De reistijdwinst van deze snelheidsverhoging zal naar verwachting circa 30 seconden zijn.
- Het baanvak Gouda Goverwelle – Woerden aansluiting is niet voorbereid op snelheden van 160 km/u. De kosten om dit hiervoor geschikt te maken lijken aanzienlijk hoger dan die om de andere hierboven genoemde baanvakken aan te passen voor snelheden van 160 km/u. Eventuele stappen om de snelheid op dit baanvak te verhogen laat ik afhangen van de resultaten van het hierboven beschreven plan van aanpak van de spoorsector over «ATB code 147».

ERTMS op Amsterdam-Utrecht

De aanleg van ERTMS op het baanvak Amsterdam–Utrecht vordert gestaag. In de eerste helft van 2010 zal de aanleg hiervan in de infrastructuur worden afgerond. NS geeft mij echter aan dat treinen met ERTMS op zijn vroegst in 2012 gereed zijn. Dat betekent dan ook dat hier niet eerder 160 km/u gereden kan worden. In bijlage 6 ga ik nader in op het beveiligingssysteem, de planning en kosten van dit project.¹

ERTMS-componenten

Op 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 bijlage 5 heb ik mijn visie hierop beschreven, mede aan de hand van enkele concrete voorbeelden.¹ Hierin geef ik aan dat het zinvol kan zijn om, vooruitlopend op grootschalige, landelijke implementatie van ERTMS, al te investeren in componenten en onderdelen op basis van ERTMS-specificaties. Bij de uitvoering van de MKBA over de invoering van ERTMS laat ik onderzoeken in hoeverre investeringen in ERTMS-componenten mogelijk en wenselijk zijn. Over de stand van zaken daarvan heb ik u geïnformeerd op 25 augustus 2009² en 14 juli 2009³.

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

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Aangangsel der Handelingen, vergaderjaar 2008–2009, nr. 3599.

³ Kamerstuk 29 893, nr. 86.