

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3622

Vragen van het lid **Cramer** (ChristenUnie) aan de minister en de staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat over *uitgesteld remmen op regionale spoorlijnen*. (Ingezonden 16 juli 2009)

1 Kent u het bericht «Reistijdverkorting op Fries spoorwegnet»?¹

2 Waarom wordt in uw brief van 14 juli 2009² inzake ERTMS bij het beantwoorden van aanbeveling 32 uit de nota «Slimmer, sneller en zuiniger op het spoor» door ProRail uitgegaan van vervanging van ATB-NG door ERTMS level 1 voor het uitgesteld remmen?

3 Deelt u de mening dat uitgesteld remmen ook technisch mogelijk is met ATB-NG, zoals inmiddels ook voorgesteld is aan de provincie Friesland, en dat dit toepasbaar is op veel meer regionale spoorlijnen?

4 Bent u, in lijn met aanbeveling 32, bereid alsnog te onderzoeken of uitgesteld remmen op regionale spoorlijnen met ATB-NG op korte termijn mogelijk kan worden gemaakt en de Kamer hierover voor de behandeling van de begroting 2010 te informeren?

5 Kunt u de door u genoemde ProRail-brief over uitgesteld remmen van 11 juni 2006 aan de Kamer doen toekomen?

6 Zijn de genoemde recente inzichten over uitgesteld remmen gebaseerd op de situatie op de regionale spoorlijnen? Zijn hierbij ook de uitkomsten meegenomen van de Verkenningstudie Almelo-Marienberg-Hardenberg, de Capaciteitsanalyse Leeuwarden-Mantgum en de eindrapportage Lightrailproef Gouda-Alphen? Klopt het dat uit deze rapportages blijkt dat de rijtijdwinst van uitgesteld remmen een belangrijke bijdrage levert aan reistijdverkorting?

¹ Provincie Fryslan, 26 juni 2009, <http://www.fryslan.nl/sjablonen/1/infotype/webpage/view.asp?objectID=29184>

² VenW/DGMO-2009/6054.

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) en staatssecretaris **Huizinga-Heringa** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 27 augustus 2009)

1 Ja.

2 Zoals aangegeven in mijn brief aan uw Kamer van 22 december 2008¹

heb ik aan ProRail gevraagd een kosten-baten-afweging te maken over deze aanbeveling. In de toelichting van deze aanbeveling staat het volgende:

«In het nu voorliggende ERTMS-implementatieplan is nog geen visie ontwikkeld voor de nu van ATB-NG voorziene regioliijnen. Dat mag opmerkelijk genoemd worden, want deze kunnen relatief eenvoudig gemodificeerd worden naar ERTMS level 1. Hiermee zou tegen aanzienlijk lagere infrakosten de snelheid op regionale lijnen fors verhoogd kunnen worden. De meeste rijtijdwinst kan echter geboekt worden doordat het aanwezige «lightrain»-materieel met behulp van ATB-Euro of ERTMS Level 1 veel later kan remmen («uitgesteld remmen»). Dit kan in sommige gevallen tot 45 seconden rijtijdwinst per station opleveren. Het heeft ook als voordeel dat daarmee de problemen met goederenlocomotieven en ATB-NG uit de wereld geholpen kunnen worden...»

Op basis van deze toelichting is ProRail uitgegaan van vervanging van ATB-NG door ERTMS level 1.

3 Zoals aangegeven in bijlage 1 van mijn brief aan uw Kamer van 22 december 2008² is uitgesteld remmen in beginsel ook technisch mogelijk met ATB-NG. Een voorwaarde hiervoor is dat ik op basis van een advies van de Inspectie

Verkeer en Waterstaat toesta dat de ATB-NG-cabineseinen mogen worden geïnterpreteerd als seinen, zoals bedoeld in artikel 30 lid 1 van de Regeling spoorverkeer³. De Inspectie Verkeer en Waterstaat verlangt daarvoor dat de betreffende vervoerder een met ProRail afgestemd veiligheidsdossier indient. Op dit moment wordt dit op de lijn Gouda–Alphen toegepast. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft hierover positief geadviseerd.

4

Zoals in het antwoord op vraag 3 aangegeven is het aan de betreffende vervoerder(s) om samen met ProRail een veiligheidsdossier op te stellen en in te dienen bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Deze zal dit dan beoordelen. Tot op heden heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat hiervoor, naast het baanvak Gouda–Alphen, nog geen andere verzoeken van vervoerders ontvangen.

5

Hier bijgevoegd ontvangt u deze brief van ProRail.⁴

6

ProRail heeft haar inschattingen mede gebaseerd op de verschillende studieresultaten bij regionale spoorlijnen. ProRail heeft mij geïnformeerd dat door toepassing van uitgesteld remmen op de trajecten Almelo–Mariënberg–Hardenberg en Leeuwarden–Mantgum maar weinig reistijdverkorting is te realiseren. Zoals in het antwoord op vraag 3 is aangegeven wordt uitgesteld remmen wel toegepast op het traject Gouda–Alphen. Volgens ProRail bedraagt de reistijdverkorting hierdoor enkele tot tientallen seconden per haltering en maximaal 1 minuut op het gehele traject tussen Gouda en Alphen.

¹ VenW/DGMO-2008/5316

² Onder «aanbeveling 32».

³ «De bestuurder zet een door een sein opgedragen snelheidsverlaging in, wanneer het eerste spoorvoertuig van de trein dit sein bereikt heeft.»

⁴ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.