

Vergaderjaar 2005–2006

**30 300 XII**

## **Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2006**

**29 984**

### **Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 6**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 18 oktober 2005

In het kader van de vaststelling van de begroting van V&W voor het jaar 2005 is de motie Slob c.s. ingediend en aangenomen (24 november 2004, 29 800 XII, nr. 31). Deze motie vraagt een notitie op te stellen waarin de mogelijkheid over te schakelen op 25 kV verder wordt uitgewerkt.

Ik heb u al eerder al aangegeven (brief van 17 december 2004, kamerstuk 29 800 XII, nr. 46) dat invoering van 25 kV op het hele net voorlopig niet opportuun is, noch beleidsmatig, noch budgettair.

In de bijgevoegde bijlage<sup>1</sup> treft u de toegezegde notitie aan. De daarin geformuleerde conclusies, zoals hieronder beschreven, zijn in lijn met het eerder geformuleerde beleid van en mede gebaseerd op door ProRail uitgevoerde studies en de visie van NS inzake modernisering van de tractie-energievoorziening.

De conclusies zijn als volgt:

- Invoering van het 25 kV-systeem, of een ander tractie-energievoorzieningssysteem dan het huidige 1500 V-systeem, op het huidige Nederlandse spoorwegnet is financieel, technisch, exploitatief en organisatorisch (zeer) problematisch. Tegenover de grote nadelen en kosten staan beperkte voordelen, die bovendien – indien nodig – beter door frequentieverhoging en andere verkorting van de reistijd van deur tot deur kan worden nagestreefd.
- Andere redenen dan snelheidsverhoging richting 200 km/u om de Nederlandse spoorweginfrastructuur over te schakelen op 25 kV zijn er niet. De Betuweroute wordt weliswaar ten behoeve van zwaar goederenverkeer uitgerust met het 25 kV-systeem, maar voor de rest van de spoorweginfrastructuur is deze reden nauwelijks aan de orde. Voor light-rail-toepassingen is het bovendien wenselijk om het 1500 V-systeem te handhaven.
- Zowel in het plan van de spoorsector «Benutten en Bouwen» als in de Nota Mobiliteit is niet gekozen om de huidige maximumsnelheden van 140 km/u (en incidenteel 160 km/u) op de hoofdspoorweginfrastructuur

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

te verhogen. De beperkte volume-effecten en het negatieve effect van snelheidsverhoging op de capaciteit is daarbij een belangrijk argument.

- Het geschikt maken van het Nederlandse spoorwegnet voor snelheden richting 200 km/u en het ombouwen daarvan naar het 25 kV-systeem is een mega-infrastructuurproject. De investeringskosten hiervan worden geraamd op circa € 10 mld. Nog ernstiger dan deze aanzienlijke kosten lijkt echter de jarenlange aanslag van deze complexe ombouwoperatie op de betrouwbaarheid en punctualiteit van de treindienst.
- In Europa zullen, naast het in Nederland toegepaste 1500 V-systeem, nog gedurende een lange termijn, tot na de horizon van de Nota Mobiliteit en het plan «Benutten en Bouwen», drie andere verschillende tractie-energievoorzieningssystemen toegepast blijven. Er is dus geen sprake van een Europese uniformering die opdruk zou geven aan omschakeling van het 1500 V- naar het 25 kV-systeem.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs