

Vergaderjaar 2010–2011

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 236**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 oktober 2010

In de brief van uw vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van 30 september 2010 over «Snelheidsverhoging op het spoor» (2010Z12122/2010D37886) verzoekt u mij om nadere informatie over:

1. De uitkomst van mijn overleg met de Europese Commissie over de legitimiteit van de NS-voorkeursoptie en de alternatieven;
2. De kosten van toepassen van ATBM+ op het traject Amsterdam–Utrecht, waarmee de ICE al op zeer korte termijn 160 km/uur zou kunnen rijden en dit niet minimaal 4 jaar hoeft te duren;
3. Mijn definitieve standpunt op basis van dit alles en de toekomstvastheid van mijn keuze in relatie tot de plannen voor invoering van ERTMS.

Hieronder ga ik op elk van deze punten nader in.

*Overleg met de Europese Commissie*

Op 24 oktober 2008<sup>1</sup> heb ik uw Kamer geïnformeerd dat de Europese Commissie de voorkeursoptie van NS, «ATB code 147», op basis van de daarvoor geldende Europese wet- en regelgeving niet toestaat. In het Algemeen Overleg van 24 september 2009<sup>2</sup> heb ik u geïnformeerd dat ik desondanks bereid ben om bij de Europese Commissie een pleidooi voor «ATB code 147» te houden, maar dat spoorsector-breed draagvlak hiervoor een essentiële randvoorwaarde is. Ik heb daarbij aangegeven dat het zonder dergelijk draagvlak bij de andere vervoerders geen zin heeft om nogmaals met de Europese Commissie in overleg te treden. De Europese Commissie zal dit dan immers beoordelen als een extra drempel voor vervoerders die gebruik willen maken van het Nederlandse spoorwagennet.

Vanwege dit grote belang van het spoorsector-brede draagvlak heb ik bij mijn verzoek aan de spoorsector voor het «Plan van Aanpak ATB code 147»<sup>3</sup> expliciet gevraagd om per organisatie<sup>4</sup> de haalbaarheid en uitvoerbaarheid hiervan te onderschrijven. In dit plan van aanpak, dat ik

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 154.

<sup>2</sup> Kamerstuk 28 642, nr. 46.

<sup>3</sup> 29 september 2009.

<sup>4</sup> NS, Koninklijk Nederlands Vervoer (KNV) en ProRail.

op 27 september 2010 bij de beantwoording van vragen van het lid Slob naar uw Kamer heb gestuurd<sup>1</sup>, geven NS, KNV en ProRail aan dat zij dit onderschrijven, maar dat gebrek aan commitment van alle betrokken individuele vervoerders en materieleigenaren één van de belangrijkste risico's is. Vanwege deze risico's ben ik met de spoorsector in gesprek over de wijze waarop deze gemitigeerd kunnen worden, alvorens ik verdere stappen richting Europese Commissie zet.

Omdat de spoorsector de voorkeur heeft voor de optie «ATB code 147» zie ik geen reden om met de Europese Commissie verder overleg te voeren over de alternatieve systemen die snelheidsverhoging naar 160 km/uur mogelijk maken. Zoals in het Algemeen Overleg van 24 september 2009 door mij aangegeven ben ik immers afhankelijk van de voorkeur van en draagvlak bij de spoorsector, omdat ik vervoerders niet kan dwingen tot snelheidsverhoging naar 160 km/u. Overleg met de Europese Commissie over systemen die de spoorsector niet wil en die ik niet kan afdwingen heeft immers weinig zin.

#### *ATBM+ op het traject Amsterdam–Utrecht*

De aanleg van ATBM+/ATBL-NL is in het op 9 september 2009<sup>2</sup> naar uw Kamer gestuurde onderzoeksrapport van de Inspectie Verkeer en Waterstaat<sup>3</sup> op hoofdlijnen vergeleken met andere opties. Daarbij is ervan uitgegaan dat de aanleg hiervan in de infrastructuur van de trajecten Amsterdam–Utrecht en Woerden–Utrecht samen € 1 – 4 miljoen bedraagt. Als de kosten voor deze beide trajecten in dezelfde orde grootte liggen zou dit betekenen dat de aanleg van ATBM+/ATBL-NL in de infrastructuur van het traject Amsterdam–Utrecht € 0,5 – 2 miljoen kost.

#### *Conclusie en standpunt*

Momenteel ben ik met de spoorsector in gesprek over de wijze waarop de risico's die verbonden zijn aan de optie «ATB code 147» gemitigeerd kunnen worden. Het risico van investeringen in systemen met beperkte toekomstvastheid is één van deze risico's. Het systeem «ATB code 147» is maar in beperkte mate toekomstvast, omdat het niet compatibel is met ERTMS. Ten aanzien van deze toekomstvastheid in relatie tot de invoering van ERTMS is echter van belang dat de spoorsector mij in 2013 een voorstel zal doen voor verdere implementatie van ERTMS op nader te bepalen Nederlandse corridors<sup>4</sup>. Op basis daarvan zal ik besluiten over de verdere invoering van ERTMS. Tot dat moment zal de beoordeling van andere systemen op het aspect toekomstvastheid slechts beperkte waarde hebben.

Mijn definitieve standpunt bepaal ik op basis van de uitkomsten van mijn overleg met de spoorsector.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

<sup>1</sup> Brief met kenmerk VenW/BSK-2010/130357.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 200.

<sup>3</sup> «ATB Code Groen», Inspectie Verkeer en Waterstaat, 12 december 2008.

<sup>4</sup> Zie onder andere mijn brief aan uw Kamer van 9 juli 2010, kenmerk VENW/BSK-2010/65359.