

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

81

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *snelheidsverhoging op het spoor* (ingezonden 2 september 2010).

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 29 september 2010).

Vraag 1

Kent u het bericht «Spoorbouwer weer beboet»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is het waar dat ERTMS² op de spoorlijn Amsterdam–Utrecht nog steeds niet is opgeleverd zodat de proef met ERTMS en een hogere maximum snelheid van 160 km/uur hier nog steeds niet kan starten? Wat zijn de consequenties hiervan in relatie tot de reeds door de Europese Unie verstrekte subsidies?

Antwoord 2

Op de spoorlijn Amsterdam–Utrecht is ERTMS inderdaad nog niet opgeleverd. Dit heeft echter geen consequenties voor de proef met ERTMS en een hogere maximum snelheid van 160 km/uur op dit traject. De start van deze proef zal plaatsvinden zo gauw geschikt materieel hiervoor beschikbaar is. In mijn brief aan uw Kamer van 9 september 2009³ heb ik u geïnformeerd dat NS verwacht dat treinen die op dit traject onder ERTMS 160 km/uur kunnen rijden op zijn vroegst in 2012 gereed zullen zijn en dat hier dan ook niet eerder 160 km/uur gereden kan worden. ProRail heeft mij inmiddels geïnformeerd dat de ingebruikname van ERTMS in de infrastructuur van dit traject zal plaatsvinden in december 2010, dus ruim voor de beschikbaarheid van de voor de proef benodigde treinen met ERTMS die 160 km/uur kunnen rijden.

Het feit dat ERTMS op dit traject nog niet is opgeleverd heeft geen consequenties voor de reeds door de Europese Unie verstrekte subsidies.

¹ Telegraaf 26 augustus 2010.

² ERTMS: European Railway Traffic Management System.

³ Kamerstuk 29 984 nr. 200.

Vraag 3

Herinnert u zich dat er, na herhaaldelijk eerder uitstel, met de leverancier de uiterste deadline van 1 juli 2010 voor het in bedrijf stellen van ERTMS was afgesproken? Is ook deze opleverdatum niet gehaald? Is het boetebeding in relatie tot deze afspraak inmiddels geëffectueerd? Zo nee, waarom niet? Welke maatregelen zijn denkbaar als deze leverancier ook eind dit jaar weer in gebreke blijft? Is reclamatie en inzet van een andere ERTMS-leverancier ook een optie?

Antwoord 3

In mijn brief van 9 september 2009 heb ik uw Kamer inderdaad geïnformeerd dat de aanleg van ERTMS op dit traject in de eerste helft van 2010 zal zijn afgerond. Zoals hierboven aangegeven heeft ProRail mij inmiddels geïnformeerd dat deze oplevering op basis van de huidige planning verschuift naar december 2010.

Over het boetebeding met de leverancier van het ERTMS-beveiligingssysteem heb ik u ook in mijn brief van 9 september 2009 geïnformeerd. Het boetebedrag bedroeg € 2,8 miljoen. Hiervan is € 1,9 miljoen omgezet in noodzakelijk extra werk en € 0,4 miljoen ontvangen. Nu de leverancier de deadline van 1 juli 2010 ook niet heeft gerealiseerd is deze door ProRail aangesproken voor de resterende € 0,5 miljoen. In aanvulling daarop heeft ProRail de leverancier bovendien aangesproken voor € 0,2 miljoen op basis van een door deze vertraging in werking getreden boeteclausule in een gerelateerd contract. ProRail heeft inmiddels alle maatregelen getroffen die mogelijk zijn om de indienststelling eind 2010 te halen. Op dit moment zijn er geen nieuwe tegenvallers bij de leverancier bekend en gaat ProRail ervan uit dat oplevering eind 2010 wordt gerealiseerd.

Aansluiting van een installatie door een andere leverancier zou, afgezien van contractuele, onderhoudstechnische en financiële complicaties, pas na een nieuw op te starten ontwikkel-, test- en vrijgave-traject mogelijk zijn. Dit zou tot aanmerkelijke extra risico's en verdere vertragingen leiden.

Vraag 4

Is het waar dat de ICE-treinen op het traject Amsterdam–Utrecht–Arnhem–Duitsland reeds voorzien zijn van de ATB-NG⁴-functie «ATBM+»?⁵ Zou het vanwege de directe beschikbaarheid en de lage infrastructuurkosten van deze oplossing alsnog overweging verdienen om de Intercity (IC)-sporen Bijlmer–Utrecht hiervan te voorzien, zodat – in plaats van op zijn vroegst medio 2012 – nog vóór het einde van dit jaar de ICE hier 160 km/u kan rijden? Bent u bereid ProRail te verzoeken om dit mogelijk te maken?

Antwoord 4

Ja, de ICE-treinen op het traject Amsterdam–Utrecht–Arnhem–Duitsland zijn uitgerust met de functie «ATBM+». Inderdaad kan hiermee, na plaatsing van aan de beveiligingsinstallatie gekoppelde bakens in de infrastructuur, de maximum treinsnelheid verhoogd worden van 140 km/uur naar 160 km/uur. Ik heb uw Kamer over deze optie, ook wel «EURO ATBM+» genoemd, onder andere geïnformeerd in mijn brief van 9 september 2009. Ik heb daarin ook aangegeven dat ik aan NS een subsidie-aanbod heb gedaan om al haar InterCity-treinen met dit systeem uit te rusten, zodat zij niet alleen op het traject Amsterdam–Utrecht, maar ook op de trajecten Den Haag–Schiphol, Weesp–Lelystad en Boxtel–Eindhoven de maximum treinsnelheid kan verhogen naar 160 km/uur. Zoals destijds aangegeven heeft NS dit subsidie-aanbod echter afgewezen. NS, ProRail en KNV hebben mij laten weten de voorkeur te geven aan het systeem «ATB code 147» boven het systeem «EURO ATBM+». Zoals toegezegd in het Algemeen Overleg met uw Kamer op 9 februari 2010 vindt u hier bijgevoegd in bijlage 1 het plan van aanpak hiervoor dat de spoorsector in mijn opdracht heeft opgesteld⁶. Ik ben op dit moment in gesprek met de spoorsector over

⁴ ATB-NG: Automatische Treinbeïnvloeding Nieuwe Generatie.

⁵ ATBM: Functie van het Automatische Treinbeïnvloedingssysteem Nieuwe Generatie.

⁶ «Dossier reistijdverbetering PvA 160 km/u code ATB 147», ProRail/NS/KNV, 27 april 2010, kenmerk RvB/BK/2366980-V1.0.

de wijze waarop de hieraan gekoppelde risico's gemitigeerd kunnen worden en wie deze risico's het beste kan dragen.⁷

In het Algemeen Overleg op 24 september 2009⁸ heb ik uw Kamer geïnformeerd dat ik zelf geen voorkeur heb voor een systeemkeuze en dat ik NS op basis van de huidige vervoerconcessie niet kan dwingen tot een snelheidsverhoging naar 160 km/uur. Bovendien vallen de ICE-treinen op het traject Amsterdam–Utrecht–Arnhem–Duitsland niet onder de vervoerconcessie. Omdat de optie «ATB code 147» de voorkeur van de spoorsector heeft en NS niet gedwongen kan worden tot snelheidsverhoging naar 160 km/uur zal ik aan ProRail geen opdracht verlenen voor de aanleg van «EURO ATBM+» in de infrastructuur van het traject Bijlmer–Utrecht. Deze investering zou dan immers ongebruikt blijven.

Vraag 5

Is het waar dat oorspronkelijk op dit traject de ERTMS-beveiliging van de IC-sporen voor 200 km/uur geschikt gemaakt zou worden?

Antwoord 5

Nee. Op 11 juli 2008⁹, 9 september 2009¹⁰ en 4 december 2009¹¹ heb ik uw Kamer geïnformeerd over de historie, planning en het Tracébesluit van het project «Integrale spooruitbreiding Amsterdam–Utrecht». Ik heb daarbij aangegeven dat de infrastructuur van de twee buitenste sporen wel voorbereid is voor snelheden tot 200 km/uur, maar dat alle vier sporen vooralsnog zijn aangelegd voor snelheden tot 160 km/uur. De twee binnenste sporen liggen langs de perrons van alle stations tussen Amsterdam en Utrecht en zijn bestemd voor de stoptreinen. De twee buitenste sporen zijn bestemd voor de InterCity-treinen die met hogere snelheden kunnen rijden en niet stoppen op alle tussengelegen stations.

Vraag 6

Kunt u aangeven op welk moment is besloten de snelheid onder ERTMS te verlagen naar 160 km/uur en waarom dit is gebeurd? Hoe verhoudt zich dit tot het eerdere besluit om het traject voor te bereiden op 200 km/u?

Antwoord 6

Zie het antwoord op vraag 5. Er is geen sprake van een snelheidsverlaging naar 160 km/uur. De twee buitenste sporen zijn voorbereid voor snelheden tot 200 km/uur.

Vraag 7

Deelt u de conclusie van uw ambtsvoorganger dat 25 KV niet noodzakelijk is voor het rijden met 200 km/uur?¹² Zo nee, waarom niet? Zo ja, onderschrijft u het belang van een snellere ICE-dienst naar Arnhem en Duitsland? Zo ja, bent u bereid ProRail opdracht te geven 200 km/uur voor de ICE tussen Amsterdam en Utrecht voor de dienstregeling van 2013 mogelijk te maken?

Antwoord 7

Ja, ik deel die conclusie. Strikt genomen is 25 kV niet noodzakelijk voor het rijden met snelheden van 200 km/uur. Zoals aangegeven in de brieven aan uw Kamer van 11 juli 2008, 18 oktober 2005¹³ en 15 juni 2001¹⁴ kan dat echter wel gewenst zijn, bijvoorbeeld als een dergelijke snelheidsverhoging op grotere schaal en voor een substantieel aantal treinen per baanvak of emplacement aan de orde is. Het belang van een snellere ICE-dienst naar Arnhem en Duitsland onderschrijf ik. In het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) zijn dan ook maatregelen voorzien om de betrouwbaarheid van de ICE-treinen

⁷ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

⁸ Kamerstuk 28 642, nr. 46.

⁹ Bijlage 8 bij brief «voortgang ERTMS en onderzoek ingebruikname Amsterdam–Utrecht», kenmerk VenW/DGP-2008/5196.

¹⁰ Kamerstuk 29 984, nr. 200, bijlage 6.

¹¹ Kamerstuk 29 984 nr. 208.

¹² Kamerstuk 30 300 XII, nr. 6, bijlage punt 3, regel 7–8.

¹³ Brief «Motie Slob c.s. (29 800 XII, nr. 31)», kenmerk DGP/SPO/U.05.02100.

¹⁴ Kamerstuk 22 026 nr. 140

naar Arnhem en Duitsland te verbeteren. Dat is haalbaar zonder snelheidsverhoging naar 200 km/uur. Ik vind het dan ook niet nodig om hiervoor aan ProRail opdracht te geven.

Vraag 8

Herinnert u zich uw toezegging dat u uw besluit en de achterliggende onderzoeken over 160 km/uur op andere spoortrajecten in Nederland, na eerder herhaaldelijk uitstel, in juni aan de Kamer zou doen toekomen?¹⁵ Waarom heeft u de Kamer niet geïnformeerd over nieuw uitstel? Kunt u op zo kort mogelijke termijn aangeven wat de problemen zijn en wat de nieuwe datum zal worden?

Antwoord 8

Ja, ik herinner mij deze toezegging. Hieronder informeer ik u daarover. Zoals in het antwoord op vraag 4 aangegeven ontvangt u hier bijgevoegd in bijlage 1 conform mijn toezegging in het Algemeen Overleg van 9 februari 2010¹⁶ het plan van aanpak van de spoorsector voor snelheidsverhoging naar 160 km/uur met «ATB code 147».

In bijlage 2 ontvangt u de door mij toegezegde onafhankelijke onderzoeksrapportage van de TU Delft naar de verschillende opties die snelheidsverhoging naar 160 km/uur mogelijk maken¹⁷.

Nadat ik het plan van aanpak van de spoorsector en de onderzoeksrapportage van de TU Delft heb ontvangen ben ik met de spoorsector in gesprek gegaan over de wijze waarop de hieraan gekoppelde risico's gemitigeerd kunnen worden en wie deze risico's het beste kan dragen. Zoals in het antwoord op vraag 4 aangegeven is dit nog niet afgerond.

In het Algemeen Overleg van 9 februari 2010 heb ik ook toegezegd u nader te informeren over een toezegging van staatssecretaris Schultz uit 2006 over de toename van slijtage en energieverbruik als gevolg van snelheidsverhoging naar 160 km/uur. In het in bijlage 1 opgenomen plan van aanpak van de spoorsector is expliciet aangegeven welke extra investeringen voor deze snelheidsverhoging nodig zijn¹⁸. De kosten voor de verzwaaring van het energievoorzieningssysteem in de infrastructuur bedragen € 4 mln. De jaarlijkse onderhoudskosten van de infrastructuur stijgen met ca. € 500 000. De kosten van het extra energieverbruik en slijtage van de treinen worden gedragen door de vervoerder.

Vraag 9

Welke treinen van de Nederlandse Spoorwegen (NS) zullen bij de start van de Hanzelijn beschikken over ERTMS? Betreft dit alleen het HSL-Zuid-materieel, de ICE en enkele treinen voor de inmiddels vijf jaar vertraagde ERTMS-proef van NS, of betreft dit ook alle treinen voor de IC-dienst over de Hanzelijn?

Antwoord 9

Het is aan NS om te bepalen welke treinen bij de start van de Hanzelijn daarvoor beschikbaar zijn en welk deel daarvan voorzien is van ERTMS.

Vraag 10

Wat is het gevolg voor de reistijden naar het Landsdeel Noord als er bij de opening van de Hanzelijn geen 160 km/uur gereden kan worden? Wat is het gevolg voor de dienstregeling als daarnaast op Almere–Lelystad ook geen 160 km/uur gereden kan worden? Zijn er ook nog rijtijdverslechtingen te verwachten vanwege capaciteitstekorten in het OV-SAAL-gebied?¹⁹

Antwoord 10

De exacte reistijden naar het Landsdeel Noord over de Hanzelijn zullen pas bekend worden in het kader van de dienstregeling 2013. Voor de vaststelling van de dienstregeling gelden de reguliere afspraken, onder andere over

¹⁵ Kamerstuk 29 893, nr. 102 en nr. 99 (toezeggingenlijst).

¹⁶ Kamerstuk 29 893, nr. 99.

¹⁷ «Een onderzoek naar verschillende opties voor systemen die 160 km/uur mogelijk maken», TU Delft, 5 maart 2010.

¹⁸ Voor de vier bestudeerde baanvakken Den Haag–Schiphol, Weesp–Lelystad (Flevolijn), Bختel–Eindhoven en Amsterdam–Utrecht.

¹⁹ OV-SAAL: Openbaar Vervoer Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad.

consultaties van stakeholders. Deze kunnen invloed hebben op de uiteindelijke daadwerkelijk gerealiseerde reistijd. Vanzelfsprekend zijn, naast de maximum treinsnelheid van 140 dan wel 160 km/uur, de stations waar gestopt wordt, de bijbehorende haltetijden en de aansluiting van de dienstregeling op de verschillende stations, in het bijzonder Zwolle, Lelystad Centrum en Almere Centrum, factoren die substantiële invloed kunnen hebben op de reistijd. Als voorlopige referentie hanteer ik daarvoor de in de Vervoerwaardestudie Hanzelijn²⁰ gehanteerde reistijd van 57–58 minuten tussen Amsterdam Centraal/Amsterdam Zuid en Zwolle voor InterCity-treinen met maximum treinsnelheden van 160 km/uur. In het in bijlage 1 bijgevoegde plan van aanpak van de spoorsector voor snelheidsverhoging naar 160 km/uur staat dat NS vooralsnog uitgaat van een reistijdwinst van 3 minuten als zowel over de Flevolijn als over de Hanzelijn met snelheden van 160 km/uur in plaats van 140 km/uur gereden wordt. In 2006 heeft NS mij geïnformeerd dat snelheidsverhoging van 140 km/uur naar 160 km/uur op de Flevolijn een reistijdwinst van 1,5 minuut oplevert. Mij is geen actuelere of gedetailleerdere informatie bekend over de reistijdwinst over uitsluitend het deel Almere–Lelystad van de Flevolijn. Vanzelfsprekend geldt ook hier dat de exacte reistijden pas bekend worden in het kader van de dienstregeling waarin deze snelheidsverhoging aan de orde zou zijn. Op de corridor Schiphol–Amsterdam–Almere–Lelystad zullen na de ingebruikname van de Hanzelijn verschillende maatregelen genomen worden om de reistijd stapsgewijs te verbeteren. Er is dan ook geen sprake van rijtijdverslechtingen als gevolg van capaciteitstekorten.

Vraag 11

Herinnert u zich uw toezegging²¹ dat op de 8 minuten reistijdverlies rond Zwolle teruggekomen zal worden bij de besluitvorming over de motie-Koopmans c.s. over het reserveren van 160 miljoen euro voor de spoordriehoek in Noord-Nederland?²²

Antwoord 11

Ja. Om aan deze toezegging tegemoet te komen heb ik uw Kamer op 13 juli 2009 geïnformeerd over deze situatie en over de verbetermaatregelen die hiervoor genomen zullen worden in het kader van de motie Koopmans²³.

Vraag 12

Waarom is de invulling van de gelden uit de motie-Koopmans c.s. niet opgenomen in de voorkeursbeslissing over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer?²⁴ Kunt u aangeven hoe deze gelden worden ingezet? Hoe beoordeelt u de effectiviteit van de gekozen versnellingsmaatregelen? Verwacht u dat het huidige resultaat voldoende bijdrage zal leveren aan de gewenste verbetering van de bereikbaarheid van het Landsdeel Noord en de groei-doelstelling voor het personenvervoer per spoor?

Antwoord 12

Op verzoek van uw Kamer heb ik, conform de motie Koopmans, binnen het gehele budget van € 4,5 miljard voor het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) € 160 miljoen specifiek voor maatregelen in de spoordriehoek in Noord-Nederland gereserveerd. Een indicatie voor de inzet van deze middelen is opgenomen in het «Convenant RegioSpecifiek Pakket Zuiderzeelijn» van 23 juni 2008: capaciteitsverbetering op het traject Zwolle–Herfte, boogverruiming bij Hoogeveen, overwegveiligheidsmaatregelen op de trajecten Zwolle–Groningen en Zwolle–Leeuwarden en capaciteitsverbetering bij Groningen Europapark. Over de inzet van deze middelen vindt apart bestuurlijk overleg plaats met de betrokken stakeholders in het Landsdeel Noord. De genomen besluiten worden vastgelegd in de «Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT», zoals deze in het voorjaar en najaar aan uw Kamer worden gestuurd. Ik zet daarbij

²⁰ Railed, november 1996.

²¹ Kamerstuk 29 984, nr. 178.

²² Kamerstuk 27 658, nr. 41.

²³ Brief «Toezegging MIRT-behandeling en stand van zaken Motie Koopmans – Sporendriehoek Noord-Nederland», kenmerk VenW/DGMO-2009/6521.

²⁴ Kamerstuk 32 404, nr. 1.

inderdaad in op een pakket maatregelen binnen het beschikbare budget waarvoor een breed draagvlak bestaat, waarmee de bereikbaarheid van het Landsdeel Noord wordt verbeterd en de groei-doelstelling voor het personenvervoer per spoor wordt gerealiseerd. Inmiddels is in lijn met het besluit uit het Bestuurlijk Overleg MIRT van het najaar 2009 een eerste beschikking aan ProRail verleend ten behoeve van het verhogen van de in- en uitrijdsnelheden op het emplacement Zwolle.

Vraag 13

Ziet u mogelijkheden om in de nieuwe vervoerconcessie ook verbeteringen aan de treinzijde te bereiken, bijvoorbeeld door de inzet van significant sneller materieel te verlangen, waarbij op de Hanzelijn de mogelijkheid van het rijden met 200 km/u benut gaat worden?

Antwoord 13

In de antwoorden op de vragen 5 en 7 heb ik u geïnformeerd dat het traject Amsterdam–Utrecht weliswaar voorbereid is voor snelheden tot 200 km/uur, maar dat nog niet alle onderdelen van de infrastructuur op dit traject voor dergelijke snelheden geschikt zijn.

Deze zelfde situatie en argumentatie geldt ook voor de Hanzelijn. In het kader van PHS is vooralsnog geen snelheidsverhoging op de Hanzelijn van 160 km/uur naar 200 km/uur voorzien. Vooralsnog is er dan ook geen reden om in het kader van de nieuwe vervoerconcessie afspraken te maken over materieel voor snelheden van 200 km/uur. Overigens liggen de afwegingen over de inhoud van de nieuwe vervoerconcessie bij mijn ambtsopvolger, gegeven het feit dat deze vervoerconcessie door uw Kamer controversieel is verklaard.