

Vergaderjaar 2008–2009

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 154

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 oktober 2008

Brief aan de Europese Commissie

Hier bijgevoegd ontvangt u conform mijn toezegging aan uw Kamer (29 984, nr. 138) het antwoord van de Europese Commissie op de door mij gestelde vragen over snelheidsverhoging naar 160 km/u op het bestaande spoorweginet. Deze brief van 2 juli 2008 is het antwoord op de brief die de Permanente Vertegenwoordiging van het Koninkrijk der Nederlanden op 26 mei 2008 heeft gestuurd aan de Vice-President van de Europese Commissie, de heer J. Barrot. Deze heb ik op 10 juni 2008 naar uw Kamer gestuurd.

De Europese Commissie geeft in haar brief duidelijk aan dat de ATB code 147 optie niet is toegestaan op basis van de Europese wet- en regelgeving. Dat is in overeenstemming met mijn uitspraak in het Algemeen Overleg met uw Kamer op 10 april 2008. Meteen na ontvangst van deze brief ben ik in overleg gegaan met de spoorsector over de consequenties hiervan. Alhoewel dit nog niet heeft geleid tot concrete vervolgstappen waarover ik u zou kunnen informeren stuur ik u toch alvast dit standpunt van de Europese Commissie toe.¹

Notitie «Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor» van de ChristenUnie

In het Algemeen Overleg met uw Kamer over het functioneren en de aansturing van ProRail op 2 oktober 2008 (29 984, nr. 153) heb ik toegezegd schriftelijk te zullen reageren op de daarin door het lid Anker aangekondigde notitie van het lid Cramer van de fractie van de ChristenUnie. Onlangs heb ik deze notitie ontvangen. De eerste indruk die ik hiervan heb is dat deze gedegen en uitgebreid is en dat deze een groot aantal aanbevelingen bevat om de doelmatigheid en de klantfocus bij het treinverkeer te vergroten. Ik ben hier dan ook blij mee, vind dat deze een zorgvuldige beoordeling verdient en zal deze ook met ProRail bespreken. Mede op basis van de resultaten daarvan zal ik uw Kamer nader informeren.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Zonder daarop vooruit te lopen reageer ik hieronder alvast op enkele punten uit deze notitie waarover we eerder hebben gesproken en op enkele andere punten die momenteel actueel zijn.

Haalbaarheidsonderzoek ATB code groen

Zoals ook al door mij toegezegd in het Algemeen Overleg op 2 oktober 2008 zal ik u informeren over de mogelijkheden die de zogenaamde ATB code groen biedt om de maximum treinsnelheden op een aantal trajecten te verhogen van 140 km/u naar 160 km/u. Ik zal op korte termijn hiervoor een haalbaarheidsonderzoek laten uitvoeren. Zowel ProRail als NS zullen hieraan meewerken. Hieronder schets ik kort de achtergrond van ATB code groen en de contouren van dat uit te voeren haalbaarheids-onderzoek.

ProRail heeft op 5 december 2007 het rapport *«Maatregelen reistijdverbeteringen, Benodigde maatregelen voor rijden met 160 km/u op daarvoor reeds geschikt lijkende baanvakken»* definitief vastgesteld. Hiernaar is onder andere verwezen in het rapport *«Reistijdverbetering spoor»* van het Bureau Onderzoek en Rijksuitgaven van de Tweede Kamer der Staten-Generaal¹ (BOR). In het ProRail-rapport worden onder andere verschillende beveiligingsvarianten voor het kunnen rijden met 160 km/u op hun merites beoordeeld en met elkaar vergeleken op basis van de voor- en nadelen. Eén van de daarbij afgewogen varianten is genaamd *«verhogen plafond code 96 (PBA snelheidstrap 140 km/u ophogen naar 160 km/u)»*. Deze variant wordt ook wel ATB code groen genoemd omdat deze code van oorsprong de betekenis «geen snelheidsbeperking» (= zogenaamde baanvaksnelheid bij groen sein) had en is op dit moment in gebruik bij 10 Thalys-treinen van het type PBA². In de beveiligingsinstallatie van deze treinen wordt de ATB-code die normaal verhindert dat er harder gereden kan worden dan 140 km/u zodanig ingesteld dat er niet harder gereden kan worden dan 160 km/u, waardoor de maximum snelheid dus met 20 km/u verhoogd wordt. Het verhogen van deze maximum snelheid is op een veilige wijze mogelijk als zowel de trein als het baanvak geschikt zijn voor deze hogere snelheid. Er ontstaat echter een risico als deze treinen gaan rijden over trajecten waar de maximum snelheid 140 km/u is. Het ATB-systeem grijpt dan immers pas in bij snelheden boven 160 km/u in plaats van boven 140 km/u. Om dat risico te beheersen is deze variant dan ook alléén acceptabel op een beperkt aantal treinen (die vanzelfsprekend geschikt moeten zijn voor snelheden tot 160 km/u) die maar over een beperkt deel van het Nederlandse spoorwegnet mogen rijden en die alleen bestuurd mogen worden door een selecte groep daarvoor opgeleide machinisten. Deze moeten immers weten op welke trajecten 140 km/u dan wel 160 km/u gereden mag worden en daarmee op welke trajecten deze treinen met hogere snelheden kunnen rijden dan die waarvoor het baanvak geschikt is. De Inspectie Verkeer en Waterstaat monitort bovendien steekproefsgewijs of er met deze treinen niet harder is gereden dan 140 km/u op trajecten waar dat niet mag. In dit specifieke geval gaat het dan uitsluitend om het traject Den Haag–Roosendaal.

In het kader van het «Project Reistijdverbetering» komen 4 trajecten (Amsterdam–Utrecht, Schiphol–Den Haag, Lelystad–Weesp en Boxtel–Eindhoven) in aanmerking voor snelheidsverhoging naar 160 km/u. Omdat het risico op te hard rijden alle overige trajecten betreft en ook bij een zeer groot aantal treinen kan voorkomen, is het noodzakelijk om te bezien in hoeverre dit leidt tot onaanvaardbare veiligheidsrisico's. De Inspectie Verkeer en Waterstaat zal beoordelen of de compenserende maatregelen die voortvloeien uit dit haalbaarheidsonderzoek voldoende zijn om de risico's te beheersen. Ik zal dit onderzoek dan ook op korte termijn in gang zetten.

¹ 28 maart 2008, kenmerk 08-BOR-N-026.

² Parijs–Brussel–Amsterdam.

Ik zal uw Kamer zo spoedig mogelijk informeren over de resultaten van het overleg met de spoorsector en de conclusies van het haalbaarheids-onderzoek.

Railveiligheid

De notitie «Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor» vraagt om een analyse van alle veiligheidsindicatoren voor het spoor en een integrale veiligheidsvisie. De Tweede kadernota railveiligheid «Veiligheid op de rails», die op 11 november 2004 aan uw Kamer is aangeboden, bevat de beleidslijnen voor de railveiligheid tot 2010. Ik heb aan ProRail gevraagd om in het beheerplan 2009 het verband aan te geven tussen de in de Kadernota beschreven doelstellingen enerzijds en de door ProRail gehanteerde veiligheidsindicatoren anderzijds. ProRail heeft mij toegezegd dat te zullen doen. In 2009 zal de Tweede kadernota railveiligheid «Veiligheid op de rails» geëvalueerd worden. Mede op basis daarvan zal de gevraagde integrale veiligheidsvisie tot stand komen.

Efficiëntie en doelmatigheid van het programma bovenbouwvernieuwing

Zoals hierboven aangegeven zal ik de notitie «Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor» ook met ProRail bespreken. ProRail heeft op grond van de beheerconcessie de plicht om éénmaal per vier jaar een internationale benchmark uit te voeren. Ik zal ProRail vragen om bij de eerstvolgende benchmark ook specifiek te kijken naar de verschillende typen spoorstaven in relatie tot de lifecycle-kosten.

BB21

De notitie «Slimmer, Sneller en Zuiniger op het spoor» vraagt om een evaluatie inclusief financiële verantwoording van het project BB21. Op mijn verzoek heeft ProRail twee van dergelijke rapportages gemaakt: één met de stand van zaken per 1 januari 2005 en één met de stand van zaken per 31 december 2007. Intern ProRail is de BB21-organisatie inmiddels opgesplitst over de projectorganisaties Betuweroute (t.b.v. ERTMS op de Havenspoorlijn) en Amsterdam–Utrecht (t.b.v. ERTMS/dual signalling op het traject Amsterdam–Utrecht). Ik zal deze beide rapportages als bijlagen bij mijn uitgebreidere reactie op de notitie naar uw Kamer sturen.

Mistral en ERTMS

In het Algemeen Overleg op 2 oktober 2008 heb ik uw Kamer naar aanleiding van een vraag van het lid Roemer al geïnformeerd over de volgende vier afspraken, die ik met ProRail heb gemaakt over de samenhang tussen de implementatie van ERTMS enerzijds en het vervangingsprogramma Mistral anderzijds:

1. De beveiligingstallaties die in het kader van Mistral worden geïnstalleerd zullen worden voorbereid op ERTMS.
2. ERTMS zal zodoende worden geïmplementeerd naarmate het Mistral-programma vordert.
3. Deze gemaakte afspraken zullen worden vastgelegd in het beheerplan 2009, dat naar uw Kamer zal worden verstuurd.
4. Er zal een regulier overleg tussen mijn ministerie en ProRail plaatsvinden over deze samenhang.

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