



ProRail



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
 DG Mobiliteit, Directie Spoorvervoer
 T.a.v. de heer Drs J.A. Jacobs
 Postbus 20901
 2500 EX DEN HAAG

Datum	27 april 2010	Behandeld door
Uw kenmerk	V&W/DGMO-2009/8599	Telefoon
Ons kenmerk	RvB/BK/2366980-V1.0	
Onderwerp	Dossier Reistijdverbetering PVA 160km/u code ATB 147	

Geachte heer Jacobs,

In uw brief van 29 september 2009 (kenmerk V&W/DGMO-2009/8599) verzoekt u NS, ProRail en KNV Spoorgoederenvervoer een Plan van Aanpak uit te werken voor ontwikkeling en implementatie van ATB code 147 op de vier baanvakken (Den Haag – Schiphol, Weesp – Lelystad, Boxtel – Eindhoven en Amsterdam – Utrecht) inclusief detaillering van tijd, geld en hinder. In uw brief geeft u randvoorwaarden mee voor kosten, maakbaarheid en planning. Het resultaat, het Plan van Aanpak inclusief een kostenraming en een risicomatrix, is als bijlage 1 toegevoegd aan deze brief. De essenties uit het Plan van Aanpak zijn hierna verwoord. Genoemde bedragen zijn exclusief BTW en gebaseerd op prijspeil 2010. Nut en noodzaak van de implementatie van 160 km/u op de vier baanvakken is reeds eerder toegelicht.

De partijen in de spoorsector, die niet direct betrokken zijn bij het opstellen van het Plan van Aanpak zijn geconsulteerd. Hierna vindt U hun zienswijze beknopt samengevat.

Daarnaast heeft U in uw brief d.d. 11 maart 2010 (kenmerk VenW/DGMO -2010/2914) gevraagd om een reactie op de TU Delft- rapportage "Een onderzoek naar verschillende opties voor systemen die 160 km/u mogelijk maken". Onze reactie is opgenomen in deze brief.

Plan van aanpak

1. Materieelombouw

Invoeren van ATB code 147 betekent dat de ATB-installaties in het in Nederland toegelaten en ingezette materieel aangepast moet worden.

Een eenmalige financiële bijdrage van circa Euro 17,5 miljoen (inclusief een post onvoorzien van 20 %) is nodig voor de aanpassing van het in Nederland toegelaten materieel. Uitgangspunt is dat alle vervoerders 100% gesubsidieerd worden.

De materieelaanpassingen kunnen, na definitieve besluitvorming over organisatie en financiering, binnen 2 tot 3 jaar gerealiseerd worden, tijdens regulier/gepland onderhoud. Dit houdt in dat geen extra onttrekking van het materieel vereist is.

2. Infrastructuur

Naast ombouw van materieel zijn aanpassingen nodig in de infrastructuur op de betreffende vier baanvakken. Voor de vier baanvakken is een investering van Euro 20,5 miljoen (mio) inclusief een post onvoorzien van 25 % vereist.

De aanpassingen hebben betrekking op het ATB-infrasysteem (circa Euro 2 mio). Voorts dienen baan, wissels en spoor geschikt te worden gemaakt voor exploitatie op 160 km/u (nu 140 km/u) hetgeen een eenmalige investering vergt (circa Euro 6 mio). Tevens moet de energievoorziening op peil van de verwachte dienstregeling worden gebracht (circa Euro 4 mio) en zijn enige infra-aanpassingen nodig (circa Euro 8,5 mio).

Overigens is ten behoeve van energievoorziening en baanaanpassing¹ nog eens een investering van Euro 16 mio noodzakelijk, die niet specifiek toe te schrijven is aan 160 km/u en daarom ook niet ten laste kan komen van het project "160 km/u op 4 baanvakken". Deze investering moet ook worden gedaan bij handhaving van de huidige snelheid van 140 km/u vanwege autonome groei.

De doorlooptijd van de ombouw infrastructuur bedraagt circa anderhalf jaar. De aanpassingen aan de infrastructuur kunnen pas worden geactiveerd nadat het volledige materieelpark is aangepast vanwege de veilige berijdbaarheid tijdens de aanpassingen. Ook hier geldt dat de aanpassing aan de infrastructuur kan starten nadat besluitvorming over organisatie en financiering heeft plaatsgevonden.

In uw brief vraagt u expliciet om de kosten - baten analyse, op basis waarvan implementatie van ATB code 147 op het baanvak Amsterdam – Utrecht gerechtvaardigd is. Vanaf einde 2010 is de infrastructuur op dit baanvak geschikt om 160 km/u te rijden met behulp van ERTMS (echter het IC-materieel van NS is nog niet omgebouwd naar ERTMS).

De kosten, gemoeid met de implementatie van ATB code 147 op dit baanvak, bedragen Euro 1,2 mio. De kosten van materieelaanpassing blijven buiten beschouwing omdat aanpassing al nodig is voor ATB code 147 op de andere baanvakken. De maatschappelijke waarde/opbrengst, uitgedrukt in "value of time" bedraagt Euro 1,5 – 2,5 mio op jaarbasis (opbrengst van gewonnen reizigerstijd in IC-treinen van NS tussen Amsterdam en Utrecht die nog niet zijn omgebouwd naar ERTMS). De terugverdientijd van de kosten op dit baanvak bedraagt minder dan één jaar.

3. Kosten totaal

Inclusief programmakosten (Euro 3 mio) bedragen de totale projectkosten Euro 41 mio. Dit is exclusief Euro 16 mio die niet ten laste komt van het project "160 km/u". De jaarlijkse onderhoudskosten stijgen met Euro 0,5 mio.

¹ Proef ballastloos spoor Boxtel – Eindhoven

4. Doorlooptijd

De betrokken vervoerders gaan er van uit dat voor de ombouw van materieel twee tot drie jaar doorlooptijd nodig is na besluitvorming over organisatie en financiering.

ProRail geeft aan dat de noodzakelijke aanpassingen in de infrastructuur circa anderhalf jaar duren en ca. 0,5 a 1 jaar na de materieelombouw gereed kunnen zijn. Een globale indicatie van de termijn waarop IC - treinen van NS op deze vier baanvakken in de reguliere dienstregeling met snelheden van 160 km/u kunnen rijden, is derhalve circa vier jaar na het moment van definitieve besluitvorming hierover.

5. Opbrengsten

In bijlage 2 is op een kaart gedetailleerd aangegeven om welke vier baanvakken het gaat. In welke mate 160 km/u op deze baanvakken geëffectueerd kan worden in de dienstregeling, is pas definitief na de capaciteitsaanvraag en de verdeling van de capaciteit in de jaardienst. Drie van de vier baanvakken zijn nu viersporig waardoor verkeer met verschillende snelheden op verschillende sporen afgehandeld kan worden. Uitgegaan wordt van één minuut reistijdwinst op elk van de baanvakken, in beide richtingen. De maatschappelijke waarde van deze reistijdwinst, uitgedrukt in "value of time", bedraagt tussen de € 5 miljoen en de 7,5 miljoen op jaarbasis².

De invoering van 160 km/u op de Flevolijn draagt naar verwachting bij aan de destijds gerapporteerde verbetering van rij- en reistijden over de Flevo- en Hanzelijn.

De terugverdientijd van het geheel aan materieel- en infrastructuurinvesteringen betreft vijf tot acht jaar. Voor investeringen in het spoor is dit relatief kort. Deze relatief korte terugverdientijd wordt voornamelijk veroorzaakt door het gebruik, de benutting, van reeds bestaande functionaliteiten en mogelijkheden.

6. Risico's

De belangrijkste risico's zijn:

- de doorlooptijd van de ontwikkeling en het vrijgavetraject voor ATB code 147;
- feitelijk commitment alle betrokken vervoerders/materieeleigenaren;
- ontbreken van keuzevrijheid voor wat betreft leveranciers.

Deze risico's zijn met behulp van mitigerende maatregelen beheersbaar. Eerdere lessen uit het project ATB Vv gaan daarbij helpen. Na een besluit van de minister zal over het opdrachtgeverschap, de organisatie, financiering en de uitvoering van de aanpassingen van materieel en infrastructuur nader overleg met uw Ministerie moeten worden gevoerd.

7. Financiering

U heeft van het totaal benodigd budget in uw brief van 29 september 2009 (kenmerk VenW/DGMO-2009/8599) alleen een toezegging gedaan t.a.v. de aanpassing van het materieel (Euro 37,5 mio). Wij verzoeken U bij positief besluit over doorgang project ook de totaal begrote infra-kosten te accorderen.

Voorts is het, zoals ook blijkt uit de evaluatie van de spoorsector van het project ATB Vv, van belang vooraf afspraken te maken hoe om te gaan met de financiële risico's indien de risico-opslagen ontoereikend blijken te zijn. Dit dient expliciet aan de orde te worden gesteld voor de start van het project over organisatie en het opdrachtgeverschap van de implementatie. Binnen de begrotingen voor materieel en infrastructuur is rekening gehouden met respectievelijk 20% en 25% opslag voor onvoorzien en onvolledig plan.

² Uitgangspunten: 145.000 reizigers per dag (Bron Trans 2007) die totaal 2.500 uren per dag tijd winnen tegen Euro 7/u conform reguliere CPB berekeningen.

8. Zienswijze vervoerders

Beknopt samengevat: vervoerders gaan onder voorwaarden akkoord. Vervoerders behoeven volledige financiële schadeloosstelling gerelateerd aan materieelombouw - inclusief (inter)nationale certificering, onttrekkingen en (her)instructie personeel - en in geval van materialisatie van implementatierisico's. Alsmede geen additionele onttrekking en geen verlies van kwaliteit van de dienstregeling als gevolg van 160 km/u.

9. Reactie op rapport TU Delft

Het rapport baseert zich op al bekende inzichten en de conclusies bieden onvoldoende basis voor besluitvorming over een voorkeursalternatief.

Wij verwijzen naar het bijgevoegde plan van aanpak voor invoering van ATB code 147 ten behoeve van 160 km/u op de vier genoemde baanvakken. Hieruit blijkt een haalbare invulling van het project 160 km/u binnen eerder gestelde randvoorwaarden van tijd en geld.

Wij gaan ervan uit u hiermee antwoord te hebben gegeven op de gestelde vragen en zien uit naar spoedige besluitvorming waarna wij graag in overleg treden met uw Ministerie om tot uitvoering te komen.

Met vriendelijke groet.

12

ir. A. Meerstadt
President-directeur NS

drs. B.J. Klerr
President-directeur ProRail

P.C. van Lede
Voorzitter KNV
Spoorgoederenvervoer

Bijlagen:

1. Plan van Aanpak Snelheidsverhoging 160 km/u
2. Overzicht Snelheden 2012 vier baanvakken