

## Ministerie van Verkeer en Waterstaat

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6  
2597 JG Den Haag  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag  
T 070 351 61 71  
F 070 351 78 95

**Contactpersoon**

-

T -

**Ons kenmerk**

VENW/DGMO-2009/7375

**Uw kenmerk**

2009Z14041

**Bijlage(n)**

1

Datum 26 augustus 2009  
Onderwerp kamervragen

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoorden wij de vragen van het lid Cramer over uitgesteld remmen op regionale spoorlijnen, gesteld 16 juli 2009.

1. Kent u het bericht "Reistijdverkorting op Fries spoorwegnet"?<sup>1</sup>

1. Ja.

2. Waarom wordt in uw brief van 14 juli 2009<sup>2</sup> inzake ERTMS bij het beantwoorden van aanbeveling 32 uit de nota "Slimmer, sneller en zuiniger op het spoor" door ProRail uitgegaan van vervanging van ATB-NG door ERTMS level 1 voor het uitgesteld remmen?

2. Zoals aangegeven in mijn brief aan uw Kamer van 22 december 2008<sup>3</sup> heb ik aan ProRail gevraagd een kosten-baten-afweging te maken over deze aanbeveling. In de toelichting van deze aanbeveling staat het volgende:

"In het nu voorliggende ERTMS-implementatieplan is nog geen visie ontwikkeld voor de nu van ATB-NG voorziene regiolijnen. Dat mag opmerkelijk genoemd worden, want deze kunnen relatief eenvoudig gemodificeerd worden naar ERTMS level 1. Hiermee zou tegen aanzienlijk lagere infrakosten de snelheid op regionale lijnen fors verhoogd kunnen worden. De meeste rijtijdwinst kan echter geboekt worden doordat het aanwezige "lighttrain"-materieel met behulp van ATB-Euro of ERTMS Level 1 veel later kan remmen ("uitgesteld remmen"). Dit kan in sommige gevallen tot 45 seconden rijtijdwinst per station opleveren. Het heeft ook als voordeel dat daarmee de problemen met goederenlocomotieven en ATB-NG uit de wereld geholpen kunnen worden....."

---

<sup>1</sup> Provincie Fryslan, 26 juni 2009,

<http://www.fryslan.nl/sjablonen/1/infotype/webpage/view.asp?objectID=29184>

<sup>2</sup> VenW/DGMO-2009/6054

<sup>3</sup> VenW/DGMO-2008/5316

Op basis van deze toelichting is ProRail uitgegaan van vervanging van ATB-NG door ERTMS level 1.

Ons kenmerk  
VENW/DGMO-2009/7375

3. Deelt u de mening dat uitgesteld remmen ook technisch mogelijk is met ATB-NG, zoals inmiddels ook voorgesteld is aan de provincie Friesland, en dat dit toepasbaar is op veel meer regionale spoorlijnen?
3. Zoals aangegeven in bijlage 1 van mijn brief aan uw Kamer van 22 december 2008<sup>4</sup> is uitgesteld remmen in beginsel ook technisch mogelijk met ATB-NG. Een voorwaarde hiervoor is dat ik op basis van een advies van de Inspectie Verkeer en Waterstaat toesta dat de ATB-NG-cabineseinen mogen worden geïnterpreteerd als seinen, zoals bedoeld in artikel 30 lid 1 van de Regeling spoorverkeer<sup>5</sup>. De Inspectie Verkeer en Waterstaat verlangt daarvoor dat de betreffende vervoerder een met ProRail afgestemd veiligheidsdossier indient. Op dit moment wordt dit op de lijn Gouda - Alphen toegepast. De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft hierover positief geadviseerd.
4. Bent u, in lijn met aanbeveling 32, bereid alsnog te onderzoeken of uitgesteld remmen op regionale spoorlijnen met ATB-NG op korte termijn mogelijk kan worden gemaakt en de Kamer hierover voor de behandeling van de begroting 2010 te informeren?
4. Zoals in het antwoord op vraag 3 aangegeven is het aan de betreffende vervoerder(s) om samen met ProRail een veiligheidsdossier op te stellen en in te dienen bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Deze zal dit dan beoordelen. Tot op heden heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat hiervoor, naast het baanvak Gouda - Alphen, nog geen andere verzoeken van vervoerders ontvangen.
5. Kunt u de door u genoemde ProRail-brief over uitgesteld remmen van 11 juni 2009 aan de Kamer doen toekomen?
5. Hier bijgevoegd ontvangt u deze brief van ProRail.
6. Zijn de genoemde recente inzichten over uitgesteld remmen gebaseerd op de situatie op de regionale spoorlijnen? Zijn hierbij ook de uitkomsten meegenomen van de Verkenningstudie Almelo-Mariënberg-Hardenberg, de Capaciteitsanalyse Leeuwarden-Mantgum en de eindrapportage Lightrailproef Gouda-Alphen? Klopt het dat uit deze rapportages blijkt dat de rijtijdwinst van uitgesteld remmen een belangrijke bijdrage levert aan reistijdverkortings?
6. ProRail heeft haar inschattingen mede gebaseerd op de verschillende studieresultaten bij regionale spoorlijnen. ProRail heeft mij geïnformeerd dat door toepassing van uitgesteld remmen op de trajecten Almelo-Mariënberg-Hardenberg en Leeuwarden-Mantgum maar weinig reistijdverkortings is te realiseren. Zoals in het antwoord op vraag 3 is aangegeven wordt uitgesteld

---

<sup>4</sup> Onder "aanbeveling 32".

<sup>5</sup> "De bestuurder zet een door een sein opgedragen snelheidsverlaging in, wanneer het eerste spoorvoertuig van de trein dit sein bereikt heeft."

remmen wel toegepast op het traject Gouda - Alphen. Volgens ProRail bedraagt de reistijdverkorting hierdoor enkele tot tientallen seconden per haltering en maximaal 1 minuut op het gehele traject tussen Gouda en Alphen.

**Ons kenmerk**  
VENW/DGMO-2009/7375

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN  
VERKEER EN WATERSTAAT,

DE STAATSSECRETARIS VAN  
VERKEER EN WATERSTAAT

ir. Camiel Eurlings

J.C. Huizinga-Heringa