

**ProRail****DB SCHENKER**

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
T.a.v. de heer drs. S. Riedstra
Directeur-Generaal Mobiliteit
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum 2 juli 2009
Uw kenmerk VenW/DGMO-2009/3640
Ons kenmerk NS/MU/mi/2009-25
Bijlage(n) --
Onderwerp ATB
147/snelheidsverbetering
naar 160 km op 4
baanvakken

Geachte heer Riedstra,

In uw brief van 28 april jl. heeft u de spoorsector verzocht om een gezamenlijke schriftelijke verklaring over de kosten en doorlooptijd om ATB code 147 in te voeren en daarmee het rijden met 160 km/uur mogelijk te maken op een viertal baanvakken die daartoe geschikt zijn. Specifiek vroeg u om:

Bezoekadres

De Inktpot
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht

Postadres

Postbus 2038
3500 GA Utrecht

1. Een bevestiging dat een eenmalige financiële bijdrage van 37,5 miljoen voldoende is voor zowel de materieelombouw van NS, die 160 km/u gaat rijden, alsook om de volledige kosten (inclusief materieelombouw, -onttrekking en -toelating) van alle andere vervoerders te vergoeden voor alle andere in Nederland toegelaten treinen;
2. Een globale indicatie op welke termijn de NS treinen op deze vier baanvakken in de reguliere dienstregeling met snelheden van 160 km/u zullen kunnen rijden.

Bij deze reageren de partijen NS, DB Schenker en ProRail op uw vraag, de overige partijen in de spoorsector zijn (nog) niet geconsulteerd.

1. Financiële bijdrage voor materieelombouw

Invoeren van ATB code 147 brengt met zich mee dat de ATB-installaties van al het spoorwegmaterieel dat in Nederland wordt gebruikt aangepast dienen te worden. Een eenmalige financiële bijdrage van 15,5 miljoen (prijspeil 2007; +/- 25 %) lijkt volgens eerder onderzoek voldoende voor zowel de materieelombouw van NS alsook van alle andere vervoerders voor alle andere in Nederland toegelaten treinen. Volledige zekerheid daarover is echter pas te geven als de uitvoerbaarheid en maakbaarheid nader is uitgewerkt.

De materieelinvesteringen van NS voor het verhogen van de snelheid van 140 km/u naar 160 km/u zijn hoger dan de meeropbrengsten. Indien 50% van de aanpassingskosten wordt gesubsidieerd, ontstaat voor NS een bedrijfseconomisch haalbare investering.

Voorlopig wordt geschat dat de materieelaanpassingen binnen ca. 2 jaar gerealiseerd kunnen worden, tijdens regulier/gepland onderhoud (uitgangspunt is dat geen aparte onttrekking van het materieel nodig is).

Andere vervoerders dan NS hebben geen voordeel bij 160 km/u en worden bij deze oplossing met aanpassingskosten geconfronteerd. Om instemming van de andere vervoerders te verkrijgen zullen deze aanpassingskosten volledig gesubsidieerd dienen te worden.

Kosten mbt de infrastructuur

Hoewel u daar niet specifiek naar vraagt is het belangrijk om aan te geven dat er naast ombouw van materieel ook maatregelen nodig zijn in de infrastructuur op de betreffende vier baanvakken, zowel in het ATB-systeem als in de seinsturing/interlocking.

Voor de drie baanvakken (Den Haag – Schiphol, Weesp – Lelystad en Boxtel – Eindhoven) uitsluitend uitgerust met ATB is eerder een bedrag van 4,1 mio (prijsspeil 2007; onzekerheid +/- 25%) geraamd. Voor het vierde baanvak (Asd-Ut) is in alle scenario's uitgegaan van toepassing van ERTMS voor 160km/u en zijn geen kosten geraamd voor alternatieve oplossingen. Deze zullen alsnog moeten worden geraamd. Eerste schattingen lopen uiteen van enkele miljoenen Euro tot méér dan tien miljoen Euro. De doorlooptijd van de ombouw infrastructuur bedraagt naar schatting een half jaar tot anderhalf jaar. De werkzaamheden aan de infrastructuur kunnen pas worden uitgevoerd nadat alle in Nederland toegelaten treinen zijn aangepast. Tevens kunnen de bedoelde werkzaamheden extra hinder betekenen voor de dienstregeling. Om kosten, doorlooptijd en hinder beter in te kunnen schatten is eveneens nader onderzoek nodig.

2. Globale indicatie doorlooptijd

Voor een succesvolle ontwikkeling en implementatie van ATB code 147 is circa een half jaar voorbereidingstijd nodig om de uitvoerbaarheid en maakbaarheid verder uit te werken. De betrokken vervoerders gaan er van uit dat voor de ombouw van materieel ongeveer twee jaar doorlooptijd nodig is; maar ervaringen met ombouw naar ATBwv en met ombouw naar ERTMS stemmen niet optimistisch voor wat betreft doorlooptijd.

ProRail geeft aan dat voor noodzakelijke aanpassingen in de infrastructuur een half jaar tot anderhalf jaar nodig is. Een globale indicatie van de termijn waarop NS treinen op deze vier baanvakken in de reguliere dienstregeling met snelheden van 160 km/u kunnen rijden, is ca. drie tot vier jaar na het moment van definitieve besluitvorming hierover.

In welke mate 160 km op de vier baanvakken geëffectueerd kan worden in de dienstregeling, is afhankelijk van de capaciteitsaanvraag van verschillende vervoerders op deze baanvakken en de uitkomst van het capaciteitsverdelingsproces met alle vervoerders.

Tot slot

Wij stellen voor om – na aankondiging van het voorgenomen besluit van de minister hierover – binnen een half jaar een gezamenlijk plan van aanpak uit te werken voor ontwikkeling en implementatie van code 147 op de vier baanvakken, inclusief detaillering van tijd, geld en hinder. Na afronding van dit plan kan de Minister het voorgenomen besluit omzetten in een definitief besluit. Betrokkenheid van leveranciers en externe deskundigen is hierbij belangrijk. Betrokkenheid van uw ministerie hierbij is cruciaal, mede omdat de uiteindelijke beoordeling van de veiligheidsrisico's en de tijd die nodig is voor goedkeuring en certificering mede bepaald wordt door IVW.

Indien de Minister ProRail en de spoorsector opdracht geeft voor het maken van het ontwikkelings/implementatieplan af te ronden in 2009 (of zoveel eerder als mogelijk) en een voorgenomen besluit aankondigt om 160 km/u op de vier genoemde baanvakken door middel van ATB code 147 te gaan rijden dan zou het gezamenlijke doel moeten zijn om dit eind 2012 te implementeren (hierbij is op dit moment niet uit te sluiten dat dit eind 2013 wordt).

Met vriendelijke groet,

Ir A. Meerstadt MBA

drs B|J. Klerk

Drs A. Klompe RA

b. a.