

## Bijlage 6: Amsterdam-Utrecht

In het overleg van 15 december 2008 over het MIRT heb ik toegezegd schriftelijk terug te komen op de vragen van het lid Roemer over het baanvak Amsterdam – Utrecht. Op 11 juli 2008 heb ik uw Kamer geïnformeerd over de historie en planning van het project “integrale spooruitbreiding Amsterdam – Utrecht”<sup>1</sup>. De vragen van het lid Roemer hebben betrekking op het beveiligingssysteem, de planning en de kosten van dit project. Hieronder ga ik daar achtereenvolgens nader op in.

### Beveiligingssysteem

Het beveiligingssysteem op dit baanvak is op dit moment nog uitsluitend van het type ATB. De aanleg van ERTMS naast ATB is op dit moment in volle gang. Zo gauw deze gereed is, kunnen treinen die uitgerust zijn met ERTMS op dit baanvak 160 km/u rijden. Dat is in lijn met het Tracébesluit uit 1995 en mijn opdracht aan ProRail.

### Planning

Het project “integrale spooruitbreiding Amsterdam – Utrecht” bestaat uit de volgende drie onderdelen:

1. Utrechtboog;
2. 4-sporige baanvak Amsterdam – Utrecht;
3. aanleg ERTMS, naast ATB.

Omdat de ingebruikname van de Utrechtboog en van het 4-sporige baanvak Amsterdam – Utrecht nodig waren voor de start van nieuwe dienstregelingen (dienstregeling 2006 voor de Utrechtboog en dienstregeling 2007 voor het 4-sporige baanvak Amsterdam – Utrecht) en de ingebruikname van ERTMS niet, is er in de projectplanning prioriteit gegeven aan deze eerste twee onderdelen. Meteen na de ingebruikname van het 4-sporige baanvak Amsterdam – Utrecht in april 2007 hebben ProRail en Bombardier in kaart gebracht op welke wijze ERTMS zo spoedig mogelijk in gebruik genomen kan worden. ProRail heeft inmiddels aan mij aangegeven dat de geplande ingebruikname eind 2009 naar verwachting niet meer haalbaar is. Alhoewel dit geen consequenties heeft voor de dienstregeling omdat NS nog geen treinen met ERTMS beschikbaar heeft, heb ik aan ProRail gevraagd mij te informeren wat de snelst mogelijke ingebruikname hiervan is.

---

<sup>1</sup> brief “voortgang ERTMS en onderzoek ingebruikname Amsterdam – Utrecht” aan de Tweede Kamer, kenmerk VenW/DGP-2008/5196

Zoals door mij aangegeven in het Algemeen Overleg van 29 oktober 2008 heeft de spoorsector mij geïnformeerd dat in 2011 zo'n twintig intercitytreinen voor gebruik op dit baanvak voorzien zullen zijn van ERTMS en hier met snelheden van 160 km/u zullen gaan rijden. Ik heb mij daarbij gebaseerd op een brief van de spoorsector<sup>2</sup>, die ik op 11 juli 2008 in afschrift naar uw Kamer heb gestuurd. NS geeft nu in haar brief van 16 maart 2009 aan dat dit op zijn vroegst in 2012 het geval zal zijn. Deze vertraging zou veroorzaakt zijn omdat NS eerst een bevestiging van mij verlangt dat de Staat 100% van de kosten voor de ERTMS-materieelombouw van haar volledige materieelpark draagt. Zoals ik in mijn brief aan uw Kamer van 12 december 2008<sup>3</sup> heb aangegeven ben ik er nog niet van overtuigd dat dit een verantwoorde en doelmatige besteding van overheidsmiddelen is. Daarom laat ik een maatschappelijke kosten-baten-analyse (MKBA) daarop uitvoeren. Over de stand van zaken daarvan heb ik uw Kamer op 25 augustus 2009 en 14 juli 2009 geïnformeerd<sup>4</sup>. Op basis van de resultaten daarvan zal ik met NS in overleg gaan over mijn bijdrage aan de ERTMS-materieelombouw. Ik zal er daarbij op aandringen dat er op zo kort mogelijke termijn treinen met ERTMS 160 km/u gaan rijden op dit baanvak.

#### Kosten

Het project "integrale spooruitbreiding Amsterdam - Utrecht" zal volgens de huidige prognose binnen het daarvoor beschikbare budget (€ 972 miljoen) afgesloten worden. Het boetebedrag van Bombardier, waar het lid Roemer naar gevraagd heeft, bedroeg € 2,8 miljoen. Hiervan is € 1,9 miljoen omgezet in noodzakelijk extra werk, € 0,4 miljoen ontvangen en staat € 0,5 miljoen nog open. Dit laatste bedrag zal worden geïnd als Bombardier haar verplichtingen niet (tijdig) nakomt.

---

<sup>2</sup> brief "Voorbereiding landelijke implementatie ERTMS in periode 2008-2010", 19 juni 2008, kenmerk NS/BD/ts/2008-039

<sup>3</sup> brief "ERTMS", kenmerk VenW/DGMO-2008/4763

<sup>4</sup> brieven met kenmerk VenW/DGMO-2009/7385 en VenW/DGMO-2009/6054