



NS Reizigers

Directie

Hoofdgebouw IV
Laan van Puntenburg 100
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
Nederland
www.ns.nl

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht
Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directeur-Generaal Mobiliteit
De heer drs. S. Riedstra
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum 16 maart 2009
Ons kenmerk MU/NS/cm/2009-11
Uw kenmerk VenW/DGMO-2008/4131
Onderwerp Snelheidsverhoging naar 160 km/u op het bestaande spoorwegnet

Telefoon 030 - 235 80 28
Telefax 030 - 235 80 12
E-mail Maurice.unck@ns.nl

Geachte heer Riedstra,

Hartelijk dank voor uw aanbod voor 50% subsidie in uw brief van 31 oktober 2008 om 160 km/u te gaan rijden met ATBL NL. In deze brief treft u de reactie van NS aan.

Na de brief van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 21 januari 2008 is er met en tussen betrokken partijen binnen de spoorsector intensief overleg gevoerd over de (on)mogelijkheden van 160 km/u op korte termijn. Onder andere is er nog een onderzoek gestart naar de mogelijkheden van *ATB code groen*. Ik hecht er aan om mijn reactie aan u, de beveiligingsopties integraal te benaderen en niet uitsluitend in te gaan op de door u voorgestelde opties.

Tot nu toe zijn onderzocht: ERTMS, ATB code 147, ATBL NL en ATB code groen. Hieronder zal ik op de verschillende opties in gaan.

1. **ERTMS.** In de brief van 21 januari 2008 geeft de Minister aan dat ERTMS de voorkeur heeft voor 160 km/u. Behalve dat deze oplossing toekomstvast is, kleven aan deze oplossing nadelen. De kosten zijn hoog (materieelombouw ca. € 125 mio) en de implementatie wordt niet binnen enkele jaren verwacht. In het kader van de ERTMS-proef met 160 km/u op Amsterdam – Utrecht heeft NS eerder aangegeven dat eerst duidelijkheid verkregen dient te worden over de financiering van de ombouw van het materieel¹ alvorens tot deze proef kan worden overgegaan. Deze proef is daardoor minimaal een jaar uitgesteld en wordt niet voor 2012 verwacht. Verder is ERTMS bedrijfseconomisch voor NS geen optie voor alléén 160 km/u, zelfs als rekening wordt gehouden met de eerder door de Minister voorgestelde subsidie van 50% van de materieelombouw. Het is daarom ongewenst om de introductie van ERTMS nu te koppelen aan 160 km/u.

¹ Zie de brief van Aad Veenman aan Siebe Riedstra d.d. 24 juli 2008



2. **ATB code 147.** Deze optie heeft wat NS betreft de voorkeur. Deze optie heeft voordelen zoals relatief lage kosten en relatief korte doorlooptijd. Niet alle technische implicaties zijn nog in beeld gebracht. Dit dient nog te gebeuren. Echter, draagvlak is nodig omdat het materieel van andere vervoerders een beperkte aanpassing vraagt. Aad Veenman heeft in zijn brief van 19 december 2008 aangegeven dat gezamenlijk gezocht moet worden naar het verkrijgen van draagvlak bij andere vervoerders. Bij de introductie van ERTMS en ATBvv bleek dit ook mogelijk. Wij hebben kennis genomen van de bezwaren van de goederenvervoerders en hebben het vertrouwen dat in samenwerking met uw Ministerie een passende oplossing gevonden kan worden als u daar samen met ons de schouders onder zet. Nadat hier afspraken met de overige vervoerders over zijn gemaakt zouden wij afspraken kunnen maken met uw Ministerie over de subsidie.
3. **ATBL NL.** Met deze optie hoeft tegen lagere kosten dan ERTMS alleen het materieel omgebouwd te worden dat 160 km/u gaat rijden. Ondanks uw aanbod om 50% van de materieelkosten te subsidiëren, is deze optie voor NS bedrijfseconomisch niet haalbaar. De kosten van deze optie liggen, zelfs met een subsidie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, aanzienlijk hoger dan de opbrengsten. Indien gekozen wordt voor deze optie met gebruik van ERTMS-componenten, de zogenaamde EURO ATBM+, is onduidelijk wat de verdere technische implicaties en kosten zijn, o.a. voor de oudere ATB fase III-kasten en de migratie naar een volledige ERTMS-installatie. Derhalve zien wij geen mogelijkheden voor deze optie.
4. **ATB code groen.** Deze optie lijkt aantrekkelijk omdat de aanpassingen binnen de treinbeveiliging betrekkelijk eenvoudig zijn. De ervaring leert echter dat veel tijd nodig is voor het verkrijgen van draagvlak bij de betrokken partijen zoals ProRail, het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, IVW en NS. Mogelijk komen daar beheersmaatregelen voor de vervoerder uit voort die kostbaar zijn en waar naar onze mening teveel voorbij wordt gegaan aan het vakmanschap van de machinist. De resultaten van het onderzoek van de Inspectie Verkeer en Waterstaat zijn op de punten kosten en doorlooptijd omgeven met onzekerheid (zie pagina 16 van het rapport).

Op basis van het bovenstaande kom ik tot het inzicht dat voor NS alleen de optie ATB code 147 als haalbaar alternatief op korte termijn overblijft zoals door de voorgangster van de Minister is gevraagd. Aanvullende beheersmaatregelen zijn niet nodig, de oplossing is op relatief korte termijn tegen relatief lage kosten te realiseren binnen de bestaande treinbeveiliging en past binnen bestaande wet- en regelgeving. Voor het verkrijgen van draagvlak bij andere vervoerders zijn voldoende mogelijkheden voor handen, zoals subsidie op de aanpassingen. Wij zouden daarom graag met uw Ministerie en goederenvervoerders hier gesprekken over willen starten.

Indien de Minister bij zijn standpunt mocht blijven om te kiezen voor ERTMS, ATBL NL of ATB code groen als enige mogelijkheden voor 160 km/u, dan pleiten wij ervoor om het in 2006 gereserveerde budget van € 30 miljoen beschikbaar te houden voor het project reistijdverbeteringen. Zo zou na de mogelijke materieelombouw voor ERTMS het budget aangewend worden voor het aanpassen van de infrastructuur van de vier baanvakken, bijvoorbeeld voor 160 km/u.



Door middel van passieve bakens kan 160 km/u dan tegen lage kosten in de infrastructuur geactiveerd worden zonder dat ERTMS volledig aan de infrastructuurzijde geïmplementeerd hoeft te zijn. Vanzelfsprekend zijn wij bereid hierover met u verder te spreken.

Met vriendelijke groet,

Drs. J.P.B. Huberts
Directievoorzitter