

2010Z12122

Vragen van het lid **Slob** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *snelheidsverhoging op het spoor* (ingezonden 2 september 2010).

Vraag 1

Kent u het bericht «Spoorbouwer weer beboet»?¹

Vraag 2

Is het waar dat ERTMS² op de spoorlijn Amsterdam-Utrecht nog steeds niet is opgeleverd zodat de proef met ERTMS en een hogere maximum snelheid van 160 km/uur hier nog steeds niet kan starten? Wat zijn de consequenties hiervan in relatie tot de reeds door de Europese Unie verstrekte subsidies?

Vraag 3

Herinnert u zich dat er, na herhaaldelijk eerder uitstel, met de leverancier de uiterste deadline van 1 juli 2010 voor het in bedrijf stellen van ERTMS was afgesproken? Is ook deze opleverdatum niet gehaald? Is het boetebeding in relatie tot deze afspraak inmiddels geëffectueerd? Zo nee, waarom niet? Welke maatregelen zijn denkbaar als deze leverancier ook eind dit jaar weer in gebreke blijft? Is reclamatie en inzet van een andere ERTMS-leverancier ook een optie?

Vraag 4

Is het waar dat de ICE-treinen op het traject Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Duitsland reeds voorzien zijn van de ATBNG³-functie «ATBM+»?⁴ Zou het vanwege de directe beschikbaarheid en de lage infrastructuurkosten van deze oplossing alsnog overweging verdienen om de Intercity (IC)-sporen Bijlmer-Utrecht hiervan te voorzien, zodat – in plaats van op zijn vroegst medio 2012 – nog vóór het einde van dit jaar de ICE hier 160 km/u kan rijden? Bent u bereid ProRail te verzoeken om dit mogelijk te maken?

Vraag 5

Is het waar dat oorspronkelijk op dit traject de ERTMS-beveiliging van de IC-sporen voor 200 km/uur geschikt gemaakt zou worden?

¹ Telegraaf 26 augustus 2010.

² ERTMS: European Railway Traffic Management System.

³ ATBNG: Automatische Treinbeïnvloeding Nieuwe Generatie.

⁴ ATBM: Functie van het Automatische Treinbeïnvloedingssysteem Nieuwe Generatie.

Vraag 6

Kunt u aangeven op welk moment is besloten de snelheid onder ERTMS te verlagen naar 160 km/uur en waarom dit is gebeurd? Hoe verhoudt zich dit tot het eerdere besluit om het traject voor te bereiden op 200 km/u?

Vraag 7

Deelt u de conclusie van uw ambtsvoorganger dat 25 KV niet noodzakelijk is voor het rijden met 200 km/uur?⁵ Zo nee, waarom niet? Zo ja, onderschrijft u het belang van een snellere ICE-dienst naar Arnhem en Duitsland? Zo ja, bent u bereid ProRail opdracht te geven 200 km/uur voor de ICE tussen Amsterdam en Utrecht voor de dienstregeling van 2013 mogelijk te maken?

Vraag 8

Herinnert u zich uw toezegging dat u uw besluit en de achterliggende onderzoeken over 160 km/uur op andere spoortrajecten in Nederland, na eerder herhaaldelijk uitstel, in juni aan de Kamer zou doen toekomen?⁶ Waarom heeft u de Kamer niet geïnformeerd over nieuw uitstel? Kunt u op zo kort mogelijke termijn aangeven wat de problemen zijn en wat de nieuwe datum zal worden?

Vraag 9

Welke treinen van de Nederlandse Spoorwegen (NS) zullen bij de start van de Hanzelijn beschikken over ERTMS? Betreft dit alleen het HSL-Zuid-materieel, de ICE en enkele treinen voor de inmiddels vijf jaar vertraagde ERTMS-proef van NS, of betreft dit ook alle treinen voor de IC-dienst over de Hanzelijn?

Vraag 10

Wat is het gevolg voor de reistijden naar het Landsdeel Noord als er bij de opening van de Hanzelijn geen 160 km/uur gereden kan worden? Wat is het gevolg voor de dienstregeling als daarnaast op Almere-Lelystad ook geen 160 km/uur gereden kan worden? Zijn er ook nog rijtijdverslechtingen te verwachten vanwege capaciteitstekorten in het OV-SAAL-gebied?⁷

Vraag 11

Herinnert u zich uw toezegging⁸ dat op de 8 minuten reistijdverlies rond Zwolle teruggekomen zal worden bij de besluitvorming over de motie-Koopmans c.s. over het reserveren van 160 miljoen euro voor de spoordriehoek in Noord-Nederland?⁹

Vraag 12

Waarom is de invulling van de gelden uit de motie-Koopmans c.s. niet opgenomen in de voorkeursbeslissing over het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer?¹⁰ Kunt u aangeven hoe deze gelden worden ingezet? Hoe beoordeelt u de effectiviteit van de gekozen versnellingsmaatregelen? Verwacht u dat het huidige resultaat voldoende bijdrage zal leveren aan de gewenste verbetering van de bereikbaarheid van het Landsdeel Noord en de groei doelstelling voor het personenvervoer per spoor?

Vraag 13

Ziet u mogelijkheden om in de nieuwe vervoerconcessie ook verbeteringen aan de treinzijde te bereiken, bijvoorbeeld door de inzet van significant sneller materieel te verlangen, waarbij op de Hanzelijn de mogelijkheid van het rijden met 200 km/u benut gaat worden?

⁵ Kamerstuk 30 300 XII nr. 6, bijlage punt 3, regel 7-8.

⁶ Kamerstuk 29 893 nr. 102 en nr. 99 (toezeggingenlijst).

⁷ OV-SAAL: Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad.

⁸ Kamerstuk 29 984 nr. 178.

⁹ Kamerstuk 27 658 nr. 41.

¹⁰ Kamerstuk 32 404, nr. 1.1