

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
Datum	Bijlage(n)
18 maart 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
HSL_PROD-#391020-4SPOOR/	2020307850
Onderwerp	
Vragen van mevrouw Gerkens over de brandveiligheid van hogesnelheidstreinen	

Geachte voorzitter,

Hieronder volgen de antwoorden op de vragen van mevrouw Gerkens over de brandveiligheid van hogesnelheidstreinen.

1. Wat is uw mening over het bericht "treinstellen hogesnelheidslijn niet allemaal even veilig"?
1. Het artikel in BN de Stem is gebaseerd op een uitgebreider artikel in het vakblad Brand & Brandweer. Ik ben van mening dat het oorspronkelijke artikel een goed en genuanceerd overzicht geeft van de meningen en opvattingen van verschillende partijen ten aanzien van het onderwerp brandveiligheid van materieel. Ik onderschrijf de door de projectorganisatie HSL - Zuid ingeslagen weg, die er op neer komt dat tezamen met betrokken partijen wordt onderzocht op welke wijze alternatieve brandwerendheidseisen kunnen worden gedefinieerd, zonder dat hierdoor het oorspronkelijk beoogde veiligheidsniveau van de HSL - Zuid wordt aangetast.
2. Kunt u bevestigen dat de Europese Commissie de door brandweer, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties en Projectorganisatie Hogesnelheidslijn Zuid gestelde eis, volgens welke alle treinstel en op de HSL-Zuid binnen 15 minuten rook- en brandvrij moeten zijn, verwerpt? Wat is uw mening hier over?

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

2. De genoemde eis is niet letterlijk opgenomen in de Technische Specificaties voor Interoperabiliteit (TSI) die door de EC, met instemming van alle Lid-staten, op 30 mei 2002 zijn vastgesteld. De TSI Rollend Materieel bevat wel een aantal andere eisen met betrekking tot brandveiligheid in par. 4.3.11 en 7.3.6. Eén daarvan luidt:
“4.3.11.f) In geval van brand in afgesloten delen van de trein dient het materiaal in de trein niet te leiden tot de vorming van rookgassen die gevaar opleveren voor reizigers en personeelsleden die de trein verlaten. “
Ik ben van mening dat deze eis uit de TSI in essentie hetzelfde beoogt als de in uw vraag aangehaalde eis. Waar het om gaat is dat passagiers en personeel in geval van een brand in een trein, met name als deze stopt in een tunnel, tijdig een veilige ruimte kunnen bereiken. Voor de invulling van de genoemde en andere eisen uit 4.3.11 geldt:
“7.3.6. Zolang geen passende Europese specificaties zijn gepubliceerd, wordt de overeenstemming met de eisen van punt 4.3.11 verkregen door wederzijdse erkenning van nationale voorschriften.“
Met ‘Europese specificaties’ worden in dit geval EN-normen bedoeld, die een nadere uitwerking geven van de TSI’s.
Dit betekent dat een trein die op dit punt voldoet aan de voorschriften van één van de 15 EU-landen, op dit punt niet door Nederland kan worden geweigerd (althans waar het gevallen betreft die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 96/48/EG vallen – zie het antwoord op vraag 4).
Al met al waren de TSI-teksten voor Nederland niet de eerste voorkeur, maar wel een aanvaardbaar compromis. Overigens geeft de spoorwegwet mij de bevoegdheid, binnen bepaalde randvoorwaarden, delen van de TSI’s buiten werking te stellen.
3. Deelt u de mening dat de Europese Commissie met dit besluit kennelijk de concurrentiepositie voor de overige vervoerders belangrijker vindt dan de brandveiligheid, uit vrees dat de Nederlandse veiligheidseisen een monopolie op zouden leveren voor de High Speed Alliance? Kunt u uw antwoord toelichten?
3. De Nederlandse veiligheidseisen zouden geen monopolie opleveren voor High Speed Alliance (HSA), omdat HSA hiervoor dezelfde inspanningen zou moeten leveren als elke andere vervoerder, bijvoorbeeld een internationaal samenwerkingsverband van spoorwegondernemingen dat op grond van Europese toegangsregels toegang tot de HSL-Zuid zou kunnen vragen. De door u genoemde belangenafweging was dan ook niet aan de orde bij het besluit van de Commissie. Overigens ben ik van mening dat het door u genoemde brandveiligheidsaspect door de Europese TSI’s voldoende is geborgd (zie mijn antwoord op vraag 2).
4. Klopt het dat op een ander hogesnelheidstraject binnen de EU wel een feitelijk monopolie bestaat, namelijk het Duitse traject Keulen-Frankfort dat door de steile hellingshoek ongeschikt is voor andere treinen dan de ICE-3 van de Deutsche Bahn en Nederlandse Spoorwegen? Zo ja, vind u het in dit licht te rechtvaardigen dat Nederland geen strenge brandveiligheidseisen mag stellen?

4. Het is een misverstand dat Nederland geen strenge brandveiligheidseisen mag stellen. De genoemde TSI's vloeien voort uit Richtlijn 96/48/EG. In deze is van belang wat de consequenties van deze Richtlijn zijn voor de handelingsvrijheid van de Nederlandse Staat in het stellen van eisen aan rollend materieel op de HSL-Zuid. Daarbij moet onderscheid worden gemaakt tussen de volgende categorieën:
- a. rollend materieel dat reeds in bedrijf is
 - b. nog in bedrijf te nemen rollend materieel met een snelheid van minder dan 250 km/uur
 - c. nog in bedrijf te nemen rollend materieel met een snelheid van 250 km/uur of meer

De categorieën a en b behoren niet tot het toepassingsgebied van de Richtlijn. Nederland wordt daarom door deze Richtlijn niet beperkt in het stellen van eisen aan deze categorieën materieel.

Categorie c behoort wel tot het toepassingsgebied van de Richtlijn. Nederland wordt daarom door deze Richtlijn in principe beperkt in het stellen van eisen aan deze categorie materieel. Op de TSI aanvullende eisen zijn mogelijk indien ze betrekking hebben op de zgn. 'niet behandelde aspecten'. SA, het bedrijf dat een concessie-overeenkomst heeft gesloten met de Staat voor het vervoer over de HSL-Zuid, heeft aangegeven te willen gaan rijden met materiaal van categorie a (de Thalys) en met materiaal van categorie b. Daarnaast is het mogelijk dat HSA wil rijden met materieel van categorie c.

Binnen de hierboven aangegeven (deels beperkte) handelingsvrijheid, is Nederland terughoudend (maar geen 'geheelonthouder') in het stellen van eisen in aanvulling op hetgeen internationaal is geharmoniseerd. De redenen hiervoor zijn:

- indien door Nederland voorgestelde veiligheidseisen niet onderschreven worden door andere landen, roept dat inhoudelijk vraagtekens op;
- nationale eisen staan de door Nederland voorgestane liberalisatie van het spoorvervoer in de weg;
- de bestaande Thalys vloot is voor het grootste deel in bezit van NMBS en SN-CF; kosten van aanpassing kunnen de aantrekkelijkheid van het vervoer in de corridor richting Nederland verlagen.

5. Deelt u de mening dat brandveiligheid belangrijk is bij de hogesnelheidslijn? Zo ja, wat gaat u doen om er voor te zorgen dat brandveiligheid zwaarder gaat tellen dan bestrijding van monopolies? Gaat u maatregelen nemen om er voor te zorgen dat het brandgevaar op de grensoverschrijdende hogesnelheidstreinen wordt teruggebracht tot het door Nederland voor binnenlands verkeer geëiste niveau?

5. Ja, brandveiligheid is uitermate belangrijk, zeker gezien een aantal zeer ernstige ongevallen in tunnels in het buitenland. Het bestrijden van monopolies speelt hierbij geen rol (zie mijn antwoord op vraag 3). De brandveiligheid van het rollend materieel voor de HSL-Zuid wordt gewaarborgd doordat het materieel dient te voldoen aan:
- de brandveiligheidseisen uit de TSI voor hoge snelheid (zie mijn antwoord op vraag 4);
 - de brandveiligheidseisen voor het rijden op het conventionele spoor in Nederland; deze zijn deels overgenomen van Duitsland (DIN) en deels van de UIC (de internationale vereniging van spoorwegondernemingen);
 - een klein aantal aanvullende brandveiligheidseisen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer