

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)
23 november 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/u.05.02493	-
Onderwerp	
Veiligheid en toelating lichte spoorvoertuigen op de hoofdspoorwegen	

Geachte voorzitter,

In het Algemeen Overleg van 29 juni 2005 over de decentralisatie van de contractsectordiensten heb ik toegezegd u te informeren over de uitkomsten van het onderzoek naar de mogelijkheden voor de inzet van nieuwe, lichte treinen op de hoofdspoorwegen. Met deze brief kom ik die toezegging na.

In het bestuurlijk overleg dat ik op 22 november 2004 met vertegenwoordigers van het Interprovinciaal Overleg (IPO) en de Samenwerkende Kaderwetgebieden (SKVV) heb gevoerd over de decentralisatie van de contractsectordiensten, is afgesproken om gezamenlijk de (on)mogelijkheden van de inzet van nieuwe, lichte treinen op de hoofdspoorwegen inzichtelijk te maken. Hiertoe heeft een projectgroep bestaande uit vertegenwoordigers van mijn ministerie, ProRail, IPO en SKVV de afgelopen periode de huidige beleidskaders en wetgeving inzichtelijk gemaakt en gedeeld met de afzonderlijke decentrale overheden. Vervolgens is per contractsectorbaanvak een analyse gemaakt van de decentrale ambities ten aanzien van de exploitatievorm en welke mogelijkheden er zijn om deze te realiseren.

Op 10 oktober 2005 is de eindrapportage gepresenteerd aan het bestuurlijk overleg. De projectgroep komt tot de volgende conclusies:

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

- De huidige beleidskaders en wetgeving bieden voldoende mogelijkheden om ten aanzien van de niet geëlektrificeerde baanvakken de decentrale ambities te realiseren. Het aanpassen van het beleid en/of de wetgeving is derhalve niet nodig;
- er resteert één knelpunt ten aanzien van de geëlektrificeerde baanvakken: de onzekerheid vooraf over het detecteren van nieuwe, lichte treinen op geëlektrificeerde (contractsector)baanvakken (5 in totaal: Hoek van Holland-Rotterdam, Dordrecht-Geldermalsen, Amersfoort-Ede/Wageningen, Maastricht-Kerkrade en Zwolle-Emmen). Wanneer een trein niet detecteert werken wissels, seinen en spoorwegovergangen niet. De onzekerheid over het detectiegedrag van nieuwe, lichte treinen op de geëlektrificeerde baanvakken, maakt a-priori toelating (toelating zonder praktijktesten vooraf) niet mogelijk. Op dieselbaanvakken speelt dit probleem niet, omdat deze baanvakken voorzien zijn van ATB-NG en assentellers, die een goede detectie vooraf garanderen;
- De standaardoplossing voor het detectievraagstuk is het aanbrengen van Automatische Trein Beveiliging Nieuwe Generatie (ATB-NG) en assentellers. Dit is echter een zeer kostbare oplossing. De projectgroep heeft daarom gezocht naar goedkopere oplossingen (die ook op afzienbare termijn realiseerbaar zijn);
- Er zijn drie kansrijke oplossingsrichtingen benoemd en geprioriteerd:
 1. aanpassing van het bestaande a-priori toelatingsmodel van ProRail (kosten lijken nihil, duidelijkheid 2^e kwartaal 2006)
 2. aanpassing spoorvoertuig: extra 'detectiekastje' in de trein (kosten lijken gering, haalbaarheidsonderzoek levert duidelijkheid in 2006)
 3. aanpassing infrastructuur: verbeterde pedalen bij spoorwegovergangen (kosten worden geschat op enkele miljoenen per lijn, vrijgave in 2008)

In het bestuurlijk overleg van 10 oktober 2005 heb ik met de vertegenwoordigers van IPO en SKVV de eindrapportage besproken en vastgesteld. Daarbij hebben we gezamenlijk geconcludeerd dat de mogelijkheden voor inzet van nieuwe, lichte treinen voldoende inzichtelijk zijn gemaakt. Daarbij hebben wij de afspraak gemaakt dat voor de 5 geëlektrificeerde lijnen ingezet wordt op de twee meest kansrijke oplossingen. ProRail heeft opdracht deze zo spoedig mogelijk uit te werken. Het gaat hierbij om de aanpassing van het a-priori toelatingsmodel dat ProRail hanteert bij de toelating van nieuwe elektrische spoorvoertuigen en een haalbaarheidsstudie naar de detectie-oplossing in het spoorvoertuig.

In 2006 is er zekerheid over de haalbaarheid van de genoemde oplossingen. Die tijd hebben we ook nog, omdat de betrokken decentrale overheden in hun (komende) aanbestedingen er voor kunnen kiezen de eerste jaren met bestaande spoorvoertuigen te gaan rijden. De belangrijkste reden daarvoor is dat de industrie minimaal 2 jaar nodig heeft om nieuwe treinen te kunnen produceren en leveren. Daarnaast hebben de decentrale overheden onderkend dat de industrie pas echt geïnteresseerd is in de Nederlandse markt als er minimaal 20 treinen geleverd kunnen worden. In het bestuurlijk overleg werd

dit door alle partijen onderkend. Dat maakt dat de betrokken decentrale overheden het initiatief hebben genomen om zoveel mogelijk samen te werken.

Tegelijkertijd hebben de industrie en de vervoerders in de afgelopen periode ook initiatieven ontplooid op het terrein van detectie. De HTM heeft voor het spoorvoertuig A32 van Bombardier inmiddels op het punt van detectie een landelijke vrijgave op de hoofdspoorwegen verkregen onder exploitatieve voorwaarden. Daarnaast heeft de materieelfabrikant Stadler aangegeven een elektrisch spoorvoertuig te kunnen leveren dat a-priori toegelaten kan worden. Voorts zijn volgens mededeling van de Provincie Gelderland bij de aanbesteding van de treindienst Amersfoort-Ede/Wageningen 5 offertes ontvangen, waarin vervoerders ook nieuwe lichte elektrische spoorvoertuigen aanbieden.

Met IPO en SKVV heb ik nu duidelijkheid over alle randvoorwaarden waaronder de afzonderlijke decentrale overheden tot decentralisatie kunnen besluiten (exploitatiesubsidie, compensatie gebruiksvergoeding, compensatie btw, de vergoeding voor de huur van NS-kaartautomaten tot de introductie van de OV-chipkaart en de veiligheids- en toelatings-eisen van nieuwe, lichte treinen). Met de provincies Friesland, Groningen, Limburg en Noord-Brabant en het Knooppunt Arnhem-Nijmegen heb ik overeenstemming bereikt over de decentralisatie van contractsectordiensten. Ik verwacht voor het einde van dit jaar ook definitief overeenstemming te bereiken met de betrokken decentrale overheden over de decentralisatie van de resterende contractsectordiensten. Het decentralisatiemoment zal daarbij aan moeten sluiten op het moment dat de huidige concessies van NS-R voor deze treindiensten aflopen eind 2006 (en twee diensten eind 2007).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs