

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)
14 juni 2006	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.06.01231	2050613700
Onderwerp	
kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hierbij zend ik u het antwoord op de vragen van het lid Gerkens inzake de Automatische Trein beïnvloeding.

- 1 Is het waar dat de treinen op de Betuweroute en de HSL-Zuid ook uitgerust moeten zijn met Automatische trein Beïnvloeding (ATB)? Is hier ook de toevoeging van ATB++ gepland? Zo ja, worden hierdoor treinen die internationaal goederenvervoer uitvoeren uitgesloten? Zo nee, welke beveiligingssystemen moet een trein hebben op de Betuweroute?
- 1 Ja, treinen die op o.a. de Betuweroute en de HSL-Zuid gaan rijden moeten een toelating voor de infrastructuur hebben. Daartoe behoort ook dat zij op baanvakken die uitsluitend voorzien zijn van ATB moeten kunnen rijden. Dit betekent dat de treinen die gebruik maken van de Betuweroute en de HSL-Zuid voorzien moeten zijn van ETCS-apparatuur, aangevuld met een STM met een functionaliteit om ATB en ATB++ signalen te interpreteren. Er is dus geen sprake van het uitsluiten van treinen die internationaal goederenvervoer uitvoeren.

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

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

- 2 Bent u op de hoogte dat in Italië treinen al met succes met ERTMS¹ rijden? Wat is uw mening hierover?
- 2 Ja, mij is bekend dat er in Italië treinen met succes onder beveiliging van ERTMS rijden op de baanvakken Rome-Napels en Turijn-Novara. In Nederland zal dat volgend jaar ook het geval zijn op de Betuweroute en HSL-Zuid.
- 3 Waarom begint de aanleg van ATB++ pas eind 2008 terwijl vermoedelijk kort daarna ook de uitrol van ERTMS in de Europese Unie gestart zal worden? Zou het niet beter zijn om gelijk ERTMS in te voeren? Zo neen, waarom niet?
- 3 Uit het voortgangsrapport inzake de STS-aanpak die ik de Tweede Kamer eind februari 2006 heb toegezonden is de planning van het project vermeld. Daarin is aangegeven dat de inbouw van ATB++ apparatuur eind 2006/begin 2007 zal starten en eind 2008 afgerond zal zijn.
Zoals ik in eerdere antwoorden al heb aangegeven is de landelijke invoering van ATB++ sneller te realiseren dan een grootschalige invoering van ETCS en zijn de investeringen in ATB++ een orde kleiner dan die in ETCS, waardoor er geen sprake is van kapitaalvernietiging (Zie brief van 31 oktober 2005 met kenmerk DGP/SPO/U.05.02644).
Op basis van een besluit van de Europese Commissie van 28 maart 2006 moeten alle landen een implementatieplan voor de invoering van ETCS maken en dat uiterlijk in september 2007 inleveren. Met de Tweede Kamer is tijdens het AO van 22 februari 2006 afgesproken dat eind 2006 de Kamer zal worden geïnformeerd over de stand van zaken van dit implementatieplan. Op basis van dit implementatieplan zal ik een besluit nemen over de verdere invoering van ETCS in Nederland.
- 4 Is het waar dat ATB++ ontwikkeld is door NedTrain, een dochter van de NS, terwijl de NS mogelijk concurrentievoordelen op kan lopen door de invoering van ATB++? Kunt u uw antwoord toelichten?
- 4 Het principe voor ATB++ is inderdaad ontwikkeld door NedTrain Consulting. Ontwikkeling voor apparatuur is uitgevraagd aan de industrie. Contractering, aansturing en de daadwerkelijke implementatie (projectmanagement) van ATB++ valt onder het STS-programma van de spoorbranche. Alle vervoerders zijn bij het traject betrokken en er is geen onderscheid naar vervoerder. Vervoerders met veel materieel zijn in een nadelige positie bij de invoering van ATB++ omdat de implementatie gezien de hoeveelheid materieel complexer is. NS heeft dus geen concurrentievoordelen.

¹ European Rail Traffic Management System

- 5 Klopt het dat door ATB++ het niet eenvoudig is voor andere vervoersmaatschappijen om met hun treinen over het Nederlandse spoor te rijden? Kunt u uw antwoord toelichten?
- 5 Om op het Nederlandse spoorweganet te worden toegelaten moeten railvoertuigen passen op de infrastructuur. De Nederlandse spoorweganetgeving voorziet daarin door de zogenaamde inzetverklaring. Alle vervoerders moeten daaraan voldoen en is er geen onderscheid naar vervoerders. De apparatuur zal normaal op de Nederlandse markt verkrijgbaar zijn.
- 6 Deelt u de analyse dat NS en Railion er strategisch belang bij kunnen hebben dat ATB++ aangelegd wordt om toegang van nieuwe railvervoerders tot het hoofdrailnet te bemoeilijken? Kunt u uw antwoord toelichten?
- 6 Ik deel de analyse niet dat NS en Railion er strategisch belang bij hebben dat ATB++ wordt aangelegd. Het belang van de reductie van het aantal STS passages is evident en ATB++ is de door de spoorbranche gedragen technische oplossing. Voor nieuwe railvervoerders kan de investering in veiligheid door middel van ATB++ (huidige schatting ca € 15.000 per materieeleenheid) geen bepalend element zijn. De strengere veiligheidseisen zijn noodzakelijk om het aantal passages van stop tonende seinen te reduceren. Het door mij beschikbaar gestelde budget is voldoende om het tot nu toe toegelaten materieel van alle nu toegelaten vervoerders te voorzien van ATB++ apparatuur. Nieuw materieel en nieuwe vervoerders zullen in de toekomst allen op dezelfde wijze met de toelatingsregels te maken krijgen. Er is dus geen belang voor Railion ten opzichte van andere vervoerders.
- 7 Bent u voornemens om de huidige en toekomstige railvervoerders op het van ATB-EG voorziene hoofdrailnet middels wet- of regelgeving te verplichten om het systeem ATB++ aan te schaffen en in al hun locomotieven of treinstellen te installeren?
- 7 Ja.
- 8 Hoe verhoudt de aanleg van ATB++ zich tot EU-richtlijn 2004/49/EG waarin gesteld wordt dat de beveiligingssytemen in Europa beter op elkaar afgestemd moeten worden? Heeft u conform deze richtlijn deze wijziging van het beveiligingssytem bij de Europese Commissie gemeld? Zo ja, welke reactie heeft u hierop gekregen? Zo neen, waarom (nog) niet?

- 8 Artikel 8 van deze richtlijn geeft aan dat nationale overheden vooraf aan de Europese Commissie toestemming moeten vragen als zij veiligheidsvoorschriften invoeren die leiden tot een hoger veiligheidsniveau dan het gemeenschappelijk veiligheidsdoel vereist. Het opstellen van de gemeenschappelijke veiligheidsdoelen is een taak die door het Spoorwegagentschap wordt uitgevoerd en die krachtens artikel 7 van deze richtlijn in 2009 (inventarisatie huidige doelen) en in 2011 (geharmoniseerde doelen) gereed moet zijn. Pas als deze geharmoniseerde doelen in 2011 zijn vastgesteld kan worden bepaald of een nationaal veiligheidsvoorschrift strengere eisen stelt dan de geharmoniseerde. Tot op dat tijdstip is het dus niet mogelijk om de Europese Commissie toestemming te vragen op nationale voorschriften.
- 9 Kunt u uitsluiten dat vervoerders schadevergoedingen in de toekomst kunnen eisen omdat zij geen gebruik van het Nederlandse spoor kunnen maken, omdat dit een verkeerd beveiligingssysteem kent? Kunt u uw antwoord toelichten?
- 9 Het bouwwerk van de interoperabiliteit is in aanbouw. Dit is een langjarig proces omdat de interoperabiliteitsrichtlijnen alleen een verplichting tot harmonisatie kennen voor nieuwbouw en verbouw. De richtlijn legt niet de verplichting op om de bestaande infrastructuur om te bouwen. Vervoerders zullen als zij van de bestaande infrastructuur gebruik willen maken rekening moeten houden met de eigenschappen van deze infrastructuur. Op basis van de interoperabiliteitsrichtlijn kan geen schadevergoeding worden gevraagd. De toelatingsregels zijn bekend en voor iedereen identiek.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs