

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)
27 juni 2006	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.06.01704	-
Onderwerp	
Artikel Elsevier 3 juni 2006 "Kostbaar allegaartje"	

Geachte voorzitter,

Naar aanleiding van mijn toezegging in het Algemeen Overleg van 14 juni 2006 over het eindrapport "Op de Rails" ontvangt u hierbij mijn reactie op het artikel "Kostbaar allegaartje" in Elsevier van 3 juni 2006. Zoals door mij aangegeven bevat dit artikel een aantal onjuistheden. Hieronder geef ik daarover puntsgewijs een weergave van de feitelijke stand van zaken.

De verschillende treinbeveiligingssystemen in Nederland

Het Nederlandse spoorwagennet is vrijwel geheel voorzien van het ATB-treinbeveiligingssysteem. De Betuweroute en de HSL-Zuid worden voorzien van het Europese ERTMS-systeem. Het baanvak Amsterdam-Utrecht wordt voorzien van een zogenaamd dual-signalling-systeem, waarover zowel treinen voorzien van ATB als treinen die voorzien zijn van ERTMS kunnen rijden. De ERTMS-systemen op deze baanvakken komen van verschillende leveranciers. Daar is bewust voor gekozen, onder andere om niet afhankelijk te zijn van slechts één leverancier en om zodoende concurrentie te introduceren. Zoals gebruikelijk in Europa hebben deze verschillende leveranciers ook in Nederland mogelijkheden gekregen om proefbaanvakken ten behoeve van tests in te richten. Alstom heeft daarvoor het baanvak Maastricht-Heerlen en Bombardier het baanvak Meppel-Leeuwarden toegewezen gekregen. Deze baanvakken blijven echter ook voorzien van het gebruikelijke ATB-systeem om de bestaande treindienst niet te verstoren. Overigens zijn de specificaties van ERTMS leverancier-onafhankelijk, waardoor het voor treinen niet moet uitmaken van welke leverancier de apparatuur is.

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

De toegankelijkheid van de Betuweroute en de beveiligingssystemen waarmee treinen daarvoor uitgerust moeten zijn

De Betuweroute wordt voorzien van ERTMS en niet van ATB, zoals in het Elsevier-artikel staat. De Betuweroute maakt over twee korte baanvakken gebruik van het bestaande spoorwegnet: de zogenaamde samenloopbaanvakken bij Kijfhoek en bij Zevenaar. Ook de havenspoorlijn zal nog tijdelijk (vooral nog tot 01-07-2007) gebruik maken van ATB EG. Die zijn, net zoals de rest van het Nederlandse spoorwegnet, nog voorzien van ATB. Treinen die over de Betuweroute gaan rijden moeten dan ook het ATB-systeem aan boord hebben. Overigens hebben deze dat ook nodig als zij bij de aftakkingen van de Betuweroute naar het gemengde net gaan of bij omleidingen daar van af moeten. Vervoerders kunnen ATB-systemen bij verschillende leveranciers aanschaffen en daarvoor zijn zij dan ook niet afhankelijk van NS of van een dochtermaatschappij van NS.

Overigens heb ik op 3 maart 2006, samen met mijn collega's van Duitsland, Zwitserland en Italië, een Letter of Intent ondertekend over de goederencorridor Rotterdam-Genua. Daarin staat de intentie om deze twee samenloopbaanvakken uiterlijk in 2012 ook voorzien te hebben van ERTMS als het ERTMS-implementatieplan die keuze ondersteunt. Dan kunnen ook treinen die alleen voorzien zijn van ERTMS en niet van ATB over de Betuweroute rijden, behalve natuurlijk als deze zelfde treinen bij de aftakkingen van de Betuweroute naar het gemengde net moeten rijden of bij omleidingen daar van af moeten. Op 15 juni heb ik u hier nader over geïnformeerd (brief kenmerk DGTL/SP/06.005968).

Het project BB21 voor de modernisering van de treinbeveiliging

In tegenstelling tot wat in het Elsevier-artikel staat bestaat het project BB21 nog steeds en worden daarin onder andere de ERTMS-beveiligingssystemen voor de Betuweroute en het baanvak Amsterdam-Utrecht ontwikkeld. Op 4 juni 2002 zijn de doelstellingen van het project BB21 geherprioriteerd. De reden hiervoor was echter niet geldgebrek, zoals in het Elsevier-artikel staat, maar de wens om de volle aandacht te richten op implementatie van ERTMS op de Betuweroute en het baanvak Amsterdam-Utrecht.

De invloed van het treinbeveiligingssysteem op de capaciteit van het spoorwegnet

In tegenstelling tot wat in het Elsevier-artikel staat is met het ERTMS level 2-systeem, zoals dat nu beschikbaar is en op de Betuweroute, de HSL-Zuid en het baanvak Amsterdam-Utrecht aangelegd wordt, geen capaciteitswinst te behalen door rekening te houden met de snelheid en de lengte van de treinen ("dichter op elkaar rijden"). Dat zal naar verwachting wel het geval zijn bij het ERTMS level 3-systeem, dat nog in de beginfase van ontwikkeling is en dan ook nog niet geleverd kan worden door de industrie.

De keuze voor ATB++ en ERTMS

De keuze voor ATB++ is ingegeven door de aanzienlijk snellere realisatie en aanmerkelijk lagere kosten dan grootschalige invoering van ERTMS. Het principe van ATB++ is weliswaar ontwikkeld door NedTrain Consulting, een dochtermaatschappij van NS, maar de ontwikkeling van dergelijke apparatuur is breed uitgevraagd aan de industrie. Het ATB++-programma heeft als doel het aantal roodlichtpassages van treinen terug te dringen. Alle vervoerders zijn daar bij betrokken en er is geen onderscheid naar vervoerder. Vervoerders met veel materieel zijn bij de invoering van ATB++ overigens in een nadelige positie, omdat de implementatie daarvan bij een grote hoeveelheid materieel erg complex is. NS heeft dan ook geen concurrentievoordeel, zoals gesuggereerd wordt in het Elsevier-artikel.

Voor wat betreft de verdere invoering van ERTMS, na de Betuweroute, de HSL-Zuid en het baanvak Amsterdam-Utrecht, heb ik u in het Algemeen Overleg van 22 februari 2006 over spoorwegveiligheid toegezegd eind 2006 een ERTMS-implementatieplan te zullen toesturen.

De toegankelijkheid van het Nederlandse spoorwernet in relatie tot ATB++

Het Elsevier-artikel stelt ten onrechte dat buitenlandse spoorwegmaatschappijen door de aanleg van ATB++ juridische stappen zouden kunnen ondernemen en schadevergoedingen zouden kunnen eisen vanwege verstoring van de Europese spoorwegmarkt. Zo lang er nog geen geharmoniseerde veiligheidsdoelen op Europese schaal zijn vastgelegd mogen nationale overheden veiligheidsvoorschriften invoeren die leiden tot een hoger veiligheidsniveau. Naar verwachting zullen deze Europese geharmoniseerde veiligheidsdoelen pas in 2011 gereed zijn. Vervoerders moeten, als zij van het bestaande spoorwernet gebruik willen maken, rekening houden met de eigenschappen daarvan. De toelatingsregels daarvoor zijn bekend en voor alle vervoerders gelijk. Op basis daarvan kan dan ook geen schadevergoeding worden toegekend. Ook is er geen sprake van een Europese verplichting om bestaande infrastructuur om te bouwen naar ERTMS.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs