

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 oktober 2006	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.06.02801	29893-35
Onderwerp	
Beantwoording vragen inzake ATB++ en ERTMS	

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen van uw commissie verkeer en waterstaat over ATB++ en ERTMS.

1. Waarom is er gekozen voor het systeemconcept van Nedtrain Consulting dat nog uitontwikkeld moet worden en daarmee mogelijkwerijs ontwikkelrisico's met zich meebrengt, en niet voor een relatief eenvoudig, op ERTMS-componenten gebaseerd systeem, dat reeds enkele jaren op de markt beschikbaar is, en ondermeer in Zwitserland wordt toegepast? Had het vanuit economische overwegingen niet meer in de rede gelegen om de vraagstelling aan de toeleveringsindustrie open te laten, in plaats van het Nedtrain-systeemconcept min of meer dwingend op te leggen?
1. Het systeemconcept van NedTrain Consulting waar nu voor gekozen is, ATB++, sluit relatief eenvoudig en goedkoop aan op het huidige Nederlandse ATB-systeem, waarvan het een uitbreiding is. Deze keuze is tot stand gekomen op basis van onderzoek naar de geschiktheid van een tiental systemen die destijds door de markt zijn voorgesteld. Het is primair bedoeld om het veiligheidsniveau te verhogen. Uit een haalbaarheidsonderzoek is gebleken dat het gekozen ATB++-systeem de beste bijdrage biedt aan het bereiken van de doelstelling voor de reductie van het aantal STS(stoptonend sein)-passages:

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

- reductie van het totale risico van STS-gevallen met 75% in 2009 ten opzichte van 2003
- reductie van het jaarlijks aantal STS-gevallen met 50% in 2009 ten opzichte van 2003

Op 24 februari 2006 heb ik uw kamer hierover nader geïnformeerd (brief "voortgangsrapportage passages Stoptonend Sein (STS)", kenmerk IVW/06AU000160).

Ik neem aan dat u met "het onder meer in Zwitserland toegepaste systeem gebaseerd op ERTMS-componenten" het zogenaamde packet 44-systeem bedoelt. Dat packet 44-systeem is wel gebaseerd op ERTMS-hardware, maar de veiligheidsfuncties die daarbij gebruikt worden zijn van het nationale, in dit geval Zwitserse beveiligingssysteem. Als een dergelijk packet 44-systeem in Nederland toegepast zou worden, dan zouden ook uitsluitend de huidige ATB-functies gebruikt worden en zou er dus geen sprake zijn van een verhoging van het veiligheidsniveau, de primaire doelstelling van het ATB+-programma.

De ATB+-apparatuur zal normaal op de Nederlandse markt verkrijgbaar zijn.

2. Waarom vergelijkt u de implementatie van ATB++ op 1000 risicopunten met een landelijke uitrol van ERTMS? Zou het niet meer in de rede liggen om de optie "Nedtrain-ATB++" te vergelijken met een soortgelijke maatwerkaanpak op basis van ERTMS-componenten? Zo nee, waarom niet?
2. De kracht van het ATB+-systeem is dat het, naast het huidige Nederlandse ATB-systeem, per locatie kan worden toegepast. Er is daarbij sprake van een soort maatwerk om het veiligheidsniveau te verhogen. ERTMS kan alleen na relatief grootschalige en langdurige ombouw in de infrastructuur en in het materieel toegepast worden. Het is daardoor duurder en, als het om het verhogen van het veiligheidsniveau op korte termijn gaat, minder doelmatig.
3. Welke consequenties heeft de inbouw van ATB++ qua buitendienststellingen van infrastructuur en materieelbeschikbaarheid van NS? Had met een andere systeemkeuze de overlast beperkter kunnen blijven? Zijn hier, mede gelet op de krappe materieelpositie van NS, nu nog optimalisaties in mogelijk? Zo ja, welke?

3. Zoals bij de beantwoording van vraag 1 aangegeven sluit ATB++ relatief eenvoudig en goedkoop aan op het huidige Nederlandse ATB-systeem, waarvan het een uitbreiding is. Daardoor is het mogelijk en wordt er naar gestreefd om de implementatie van ATB++ zo veel mogelijk te combineren met het reguliere onderhoud aan de infrastructuur en het materieel. Voor zover de inbouw in de infrastructuur niet bij de reguliere onderhoudswerkzaamheden kan plaatsvinden vindt dit plaats door middel van kleine buitendienststellingen, die geen consequenties hebben voor de treindienst. De inbouw in het materieel vindt volgens de huidige plannen plaats bij de reguliere onderhoudsbeurten en heeft dan ook geen consequenties voor de materieelbeschikbaarheid. Als gekozen zou zijn voor een ander systeem, dat niet gebaseerd is op het ATB-systeem, zouden de consequenties voor de beschikbaarheid van infrastructuur en materieel ernstiger zijn geweest.
4. Welke risico's zijn er geïdentificeerd bij de systeemontwikkeling van ATB++? Behoort een afnemende punctualiteit ten gevolge van een te lage systeembetrouwbaarheid ook tot die risico's? Zo ja, welke eisen heeft u hieraan gesteld, en hoe ziet u hier gedurende de systeemontwikkeling op toe?
4. Een van de eisen aan de systeemontwikkeling van ATB++ is dat storingen aan dit systeem geen consequenties voor de treindienst mogen hebben. Vooralsnog wordt aan deze eis voldaan en de verwachting is dat dat ook na implementatie zo zal blijven. Gedurende de systeemontwikkeling zal regelmatig aan deze eis getoetst worden.
5. Is het denkbaar dat het systeem ATB++ niet of veel later dan gepland aan de gestelde eisen voldoet? Zo ja, wat zijn de kritische factoren? Hoe beheerst u dit risico?
5. Vooralsnog zijn er bij de systeemontwikkeling geen aanwijzingen dat niet of later dan gepland aan de gestelde eisen voldaan zal worden. Bij een dergelijk ontwikkelingstraject kunnen eventuele toekomstige vertragingen echter niet uitgesloten worden. Een belangrijke mijlpaal is de start van het proefbedrijf, gepland in het tweede kwartaal van 2007.

De risicobeheersing vindt, zoals gebruikelijk bij dit soort systeemontwikkelingen, plaats door middel van onder andere hazard logs (de documenten of databases waarin alle veiligheidsactiviteiten, geïdentificeerde gevaren, genomen beslissingen en vastgestelde oplossingen worden geregistreerd), risicomangement, validaties en reviews van vrijgaves.

6. Is het waar dat machinisten niet geïnformeerd zijn over de locatie van de 1000 risicopunten? Wat is uw mening over het idee om, in afwachting van de komst van een verbeterd ATB-systeem, alle machinisten op een zo kort mogelijke termijn expliciet te informeren over de plaatsen waar om capaciteitsredenen nog steeds deelrijwegen toegepast worden, bijvoorbeeld in de vorm van een aanschrijving, een waarschuwingsbord op het voorgaande sein of een andere vorm van attentering? Bent u bereid deze suggestie aan de spoorsector voor te leggen?
6. Tot nu toe heeft er geen actieve communicatie naar de machinisten plaatsgevonden over de risicopunten. In de spoorsector is wel afgesproken dat men geïnformeerd zal worden over de locaties waar in de afgelopen vijf jaar meerdere malen een STS-passage heeft plaatsgevonden. De door u genoemde plaatsen waar om capaciteitsredenen deelrijwegen toegepast worden kunnen hier onderdeel van uitmaken, evenals de 1000 risicopunten. Ook zijn er afspraken gemaakt over de wijze waarop de informatie over het ATB++-systeem verder binnen de spoorsector verspreid zal worden. Alhoewel de verantwoordelijkheid voor dergelijke informatievoorziening binnen de spoorsector zelf ligt zal ik uw suggestie doorgeven aan de spoorsector.
7. Kunt u aangeven hoe de extra kastjes in de treinen ingebouwd moeten worden en wat de gevolgen hiervan zijn op het materieeltekort dat de NS vanaf volgend jaar vreest?
7. Zie het antwoord op vraag 3.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs