

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

3095

Vragen van het lid **Cramer** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *de toelating van Talent-treinstellen* (ingezonden 16 juni 2010).

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 17 augustus 2010).

Vraag 1

Bent u bekend met de wens van de vervoersregio Limburg tot toelating van Talent-treinstellen (types 643.2 en 644) tot het Nederlandse net om een doorgaande verbinding Aachen–Heerlen–Sittard te realiseren?

Antwoord 1

Ja, de wens is mij bekend. Het betreft de wens om de verbinding uit te voeren met een zogenaamde Talent sandwich (bestaande uit de combinatie 643.2 – 644 – 643.2). Navraag bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) leert dat er tot nu toe geen toelatingsverzoek is gedaan. De toelating kan worden aangevraagd door bijvoorbeeld de vervoerder.

Vraag 2

Is het waar dat meetritten waar uw inspectie bij betrokken was in 2005 alleen zijn gedaan met de diesel-mechanische variant (643.2) en dus niet met de diesel-elektrische variant (644)?

Antwoord 2

Nee, dit is onjuist. De Inspectie is niet direct betrokken bij meetritten, maar wordt door ProRail geïnformeerd over de resultaten van deze ritten. In 2004 zijn beide varianten toegelaten voor baanvakken met aanvullende detectiemiddelen of assentellers. De diesel-mechanische variant heeft een toelating voor onbepaalde tijd. De diesel-elektrische variant had een toelating tot 31 maart 2004. De toelating is na die datum niet verlengd omdat daar geen vraag naar was vanuit de markt.

Vraag 3

Deelt u de mening dat de meetresultaten daardoor ook niet gebruikt kunnen worden om de «Sandwich-variant» (643.2–644–643.2) van te voren af te keuren?

Antwoord 3

Ja, ik deel die mening. Of de Sandwich-variant voldoet aan de veiligheidseisen kan door middel van praktijkmetingen onderzocht worden. Die metingen worden zonder kosten gefaciliteerd door ProRail. Wanneer die metingen binnen de veilige norm vallen, kan op basis van die metingen wel toelating verleend worden door IVW.

Vraag 4

Deelt u de mening dat de «Sandwich-variant» voldoet aan de puntenscoretabel in de toelatingsrichtlijn RLN00018, waardoor een toelating zonder meetritten mogelijk is?

Antwoord 4

Nee, deze tabel heeft feitelijk alleen betrekking op afzonderlijke treinstellen en kan niet zondermeer toegepast worden op treinstellen met verschillende eigenschappen in één treinsamenstelling.

Vraag 5

Deelt u de mening dat niet zo zeer de absolute meetwaarden relevant zijn, maar de vraag of treinen wel of niet worden gedetecteerd?

Antwoord 5

Het gaat inderdaad om de vraag of een treinstel goed wordt gedetecteerd. De metingen zijn juist de praktijktesten waarbij het detectiegedrag van nieuw toe te laten materieel wordt getoetst en vergeleken met de prestaties van regulier op de meetsectie rijdende materieel.

Vraag 6

Welke stappen neemt u om alsnog te komen tot toelating van de Talent-treinstellen?

Antwoord 6

De vervoerder kan toelating aanvragen bij IVW. Hij zal hiervoor moeten aantonen dat het voertuig voldoende gedetecteerd wordt. Mocht dat nog niet eerder zijn aangetoond, kan hij hiervoor meetritten verrichten in samenwerking met ProRail en de uitkomsten van de test overleggen aan IVW. Op dit moment loopt er nog geen toelatingsproces en worden er ook geen metingen verricht. IVW is daar niet van op de hoogte en ProRail heeft aangegeven dat er geen verzoeken zijn gedaan voor metingen. Het is een zaak van de vervoerder welk materieel hij inzet op een traject. De concessieverlener kan hieromtrent afspraken maken met de vervoerder in de concessie, waarbij altijd zal gelden dat het materieel door IVW moet zijn toegelaten op de infrastructuur waar het gaat rijden.