

Vergaderjaar 1998–1999

26 359

Benutting spoorwegnet

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 17 november 1998

Met genoegen bied ik u hierbij het advies van Railned aan dat gaat over het beter benutten van het spoorwegnet¹. Uit het advies blijkt dat een substantieel betere benutting van het huidige spoorwegnet mogelijk is met de ontwikkeling en implementatie van nieuwe technische systemen op het gebied van beheersing en beveiliging, de zogenaamde BB21-systemen (Beheersen en Beveiligen in de 21e eeuw).

Met de nieuwe systemen kunnen op termijn grootschalige verdubbelingen van een aantal spoorverbindingen worden voorkomen. Naast de vergroting van de bestaande spoorcapaciteit, betekent de implementatie van de nieuwe systemen een verbetering van de veiligheid, de effectiviteit en de punctualiteit van het spoorstelsel. Daar de systemen ontworpen worden conform de Europese standaard, levert de invoer van de systemen eveneens een positieve bijdrage aan de interoperabiliteit (het zonder belemmeringen doorrijden bij de grens).

Door gelijktijdig met de aanleg van de nieuwe systemen de energievoorziening om te bouwen van de huidige 1500 Volt gelijkstroom naar 25 kiloVolt wisselstroom bovenleidingspanning, wordt een maximale benutting van het spoor mogelijk. De vertrekprocedures van treinen kunnen dan bijvoorbeeld efficiënter worden gemaakt. Ook wordt het dan mogelijk met nog meer en met zwaardere (dubbeldekkers) treinen tegelijkertijd te vertrekken en te rijden.

Railned heeft al eerder geadviseerd te kiezen voor 25 kiloVolt op het bovenleidingnet, omdat daarmee ondermeer wordt voldaan aan de Europese standaard voor energievoorziening op de belangrijke internationale spoorlijnen (TEN-lijnen – TransEuropeanNetwork). Met 25 kiloVolt bovenleidingspanning is het mogelijk harder dan 200 km/h te rijden, hetgeen voor de HSL-Zuid en eventueel de HSL-Oost noodzakelijk is. Maar ook op andere punten biedt de ombouw naar 25 kiloVolt veel voordelen, zoals op het gebied van milieu. Met 25 kiloVolt wordt er energiezuiniger gereden en ligt er minder koperschaafsel van de bovenleiding langs de

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

baan. De ombouw van 1500 Volt naar 25 kiloVolt bovenleidingspanning betekent echter dat het huidige treinbeveiligingssysteem (ATB) niet langer toepasbaar is. Het ligt dan voor de hand te kiezen voor de BB21-systemen die aansluiten op de Europese standaard (ERTMS/ECTS).

Gezien het feit dat de komende jaren het vervoer van personen en goederen zal blijven groeien en dat het kabinet besloten heeft daar in te blijven investeren, heb ik op basis van het Railnedadvies besloten de ontwikkeling van de BB21-systemen te starten ten behoeve van de projecten Betuwelijn, HSL-Zuid en HSL-Oost, alsook tot de aanleg van 25 kiloVolt op deze lijnen. Met betrekking tot de financiering van de ontwikkelingskosten van de BB21-systemen (190 miljoen gulden) zal ik U nadere voorstellen voorleggen in de Voorjaarsnota 1999. De implementatiekosten van de BB21-systemen zijn in de projectramingen inbegrepen. Hetzelfde geldt voor de aanleg van 25 kiloVolt op genoemde projecten. Hiervoor behoeven geen aparte reserveringen geregeld te worden. Daarnaast ben ik van plan op termijn ook op andere delen van het nationale spoorwegnet de BB21-systemen aan te laten leggen en de bovenleidingspanning om te bouwen naar 25 kiloVolt. De nieuwe BB21-systemen moeten in 2004 ter beschikking komen van de spoorlijnen voor internationaal gebruik. In mijn financiële planning houd ik er rekening mee dat vanaf 2007 de BB21-systemen en 25 kiloVolt op delen van het nationale spoorwegennet toegepast gaan worden, afhankelijk van de uitkomsten van de planstudie. In het kader van de uiteindelijke besluitvorming over de implementatie van de systemen zal overleg met de vervoerders plaatsvinden teneinde tot een optimale fasering van de invoering te komen. De vervoerders zullen daarbij hun verantwoordelijkheid moeten nemen voor de uit de aanpassing van het rollend materieel voortvloeiende exploitatiekosten.

Ik heb Railned gevraagd een Plan van Aanpak te schrijven voor de verdere ontwikkeling en implementatie van de BB21-systemen en de ombouw naar 25 kiloVolt. Op basis daarvan kunnen keuzen gemaakt worden over de te nemen vervolgstappen. De NS-RIB vraagt op dit moment bij de industrie offertes aan voor de beveiligingssystemen uit het BB21-pakket ten behoeve van de projecten HSL-Zuid, HSL-Oost en de Betuwelijn.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos.