

Vergaderjaar 1995–1996

24 400 XII

Vaststelling van de begroting van de uitgaven en de ontvangsten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 1996

Nr. 49

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 6 mei 1996

Naar aanleiding van de vragen, gesteld door de leden Reitsma, Vreeman en Poppe tijdens de regeling van werkzaamheden van 10 april 1996 over **de beveiliging van het spoorwagennet**¹, bericht ik u het volgende.

Voor een goed begrip wil ik in mijn beantwoording eerst stilstaan bij enkele algemene aspecten betreffende de beveiliging van het spoorwagennet. Vervolgens zal ik u informeren over de stand van zaken rond de inbouw van automatische treinbeïnvloeding (ATB) en de ontwikkeling van nieuwe systemen. In het verlengde hiervan volgt een vergelijkende beschouwing van de nieuwe systemen. Tot slot zal ik ingaan op de desbetreffende adviezen van de Spoorwegongevallenraad.

Algemeen

De beveiliging van het Nederlandse spoorwagennet is gebaseerd op een bloksysteem, waarbij het net is opgedeeld in blokken. Treinen mogen een blok pas binnenrijden als een langs de baan geplaatst sein bij de toegang tot dat blok daarvoor toestemming geeft.

Fail-safe beveiligingstechniek garandeert dat de stand van zo'n sein uitsluitend toestemming tot het inrijden van het blok geeft als aan een aantal veiligheidsvoorwaarden is voldaan. In hoofdzaak zijn dit: het niet aanwezig zijn van andere treinen in het blok, het ontbreken van toestemming voor andere treinen om dat blok binnen te rijden en het vergrendeld (vast) liggen van wissels in dat blok.

De techniek achter dit systeem werkt in feite volmaakt, maar het systeem vereist wel dat machinisten van treinen de opdrachten van de seinen altijd foutloos opvolgen. Dit laatste is niet gewaarborgd en daarom is vanaf midden zestiger jaren begonnen met het installeren van het ATB-systeem.

Het ATB-systeem heeft een vangnetfunctie. Aanvullende techniek in baan en trein zorgt ervoor dat het door een machinist onbedoeld niet opvolgen van opdrachten gegeven door seinen wordt gecorrigeerd. Het is bekend dat dit huidige ATB-vangnet niet perfect is. Het voornaamste

¹ Handelingen II nr. 25, vergaderjaar 1995–1996.

manco is de mogelijkheid om stoptonende seinen met lage snelheid (minder dan 40 km/uur) te passeren.

Het is echter belangrijk te constateren dat zo goed als alle ernstige treinongevallen vanaf 1962 (Harmelen) met dodelijke afloop zouden zijn voorkomen wanneer dit ATB-systeem aanwezig was geweest. Het betreft 13 ongevallen ten gevolge van het ontbreken van ATB met 161 doden (inclusief Harmelen). In dit kader moet worden opgemerkt dat het installeren van het ATB-systeem vanaf de jaren zestig helaas aanzienlijk meer tijd heeft geveegd dan destijds werd verwacht.

Stand van zaken ATB-inbouw

De inbouw van ATB is in eerste instantie gericht geweest op baanvakken met een baanvak-snelheid van meer dan 100 km/uur. Dit zijn de meest belangrijke baanvakken, waar onder meer door de treinsnelheid en de treinintensiteit het risico in het algemeen het grootst is. Voor baanvakken met een baanvak-snelheid van meer dan 100 km/uur bestaat daarom ook een wettelijke plicht (artikel 31 lid 1 van het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen, RDHL) op de aanwezigheid van ATB. Ten aanzien van deze verplichting kan ik op basis van lid 2 van ditzelfde artikel ontheffing geven.

Volgens de huidige planning zal, afgezien van een drietal zeer korte grensbaanvakken, in juni 1997 het laatste baanvak met een baanvak-snelheid van meer dan 100 km/uur waarvoor ik thans nog ontheffing verleen (Nijmegen-Blerick) van een ATB-systeem zijn voorzien.

Omdat ook op baanvakken met reizigersverkeer waar de baanvak-snelheid 100 km/uur of minder bedraagt, het rijden zonder ATB risico's meebrengt, is in 1993 besloten ook de resterende baanvakken van een ATB-systeem te voorzien voorzover de baanvak-snelheid meer dan 40 km/uur bedraagt. Dit zijn de diesellijnen vanuit Groningen en Leeuwarden, alsmede de baanvakken Zwolle-Wierden, Almelo-Mariënborg, Zwolle-Kampen, Apeldoorn-Winterswijk, Zevenaar-Winterswijk, Tiel-Elst, Venlo-Roermond, Barneveld-Ede, Den Dolder-Baarn, Gouda-Alphen aan den Rijn, De Haar-Rhenen, Heerhugowaard-Hoorn en de zeven – korte – grensbaanvakken.

De planning is dat al deze baanvakken op 1 januari 2000 van ATB zijn voorzien. Ook al het rollend materieel dient op die datum voorzien te zijn van een ATB-systeem. Dit laatste zal worden gerealiseerd door de inbouw van ATB-apparatuur in het dieselmaterieel op de noordelijke nevenlijnen, de vervanging van de oudste dieseltreinstellen door nieuwe DM90-treinstellen waarvan de aflevering onlangs is begonnen, en door de buitendienststelling van de laatste oudere dieselelektrische trein-locomotieven.

Zoals gezegd is het huidige ATB-systeem niet perfect. Het is mogelijk met een trein een stoptonend sein met een snelheid van minder dan 40 km per uur te passeren en tevens ontbreekt een remcurvebewaking in het systeem. Nieuwere ATB-systemen kennen deze functies wel. De eerste prioriteit ligt echter bij het voltooiën van de landelijke ATB-dekking in het jaar 2000 zoals boven omschreven.

Nieuwe systemen

Het huidige NS-ATB-systeem is uniek in Europa. Dit betekent dat een Nederlandse locomotief niet in andere landen, waar veelal landspecifieke ATB-systemen aanwezig zijn, kan rijden. Ook kunnen buitenlandse locomotieven zonder speciale extra voorzieningen niet in Nederland

rijden, omdat hun ATB-systeem niet kan communiceren met de walapparatuur van het Nederlandse systeem.

In Europa is de afgelopen decennia een lappendeken van nationale, onderling niet compatibele, systemen ontstaan. Deze situatie vormt een ernstige belemmering voor het grensoverschrijdende railverkeer, zowel voor het te realiseren Europese hogesnelheidsnet als voor de conventionele reizigers- en goederentreinen. Om deze reden heeft de Europese Commissie in 1989 het initiatief genomen om te komen tot een nieuw Europees beveiligingssysteem, het ETCS (European Train Control System). Bij de ontwikkeling van dit systeem zijn naast de lidstaten de grote leveranciers en de spoorwegmaatschappijen in Europa betrokken.

Inmiddels zijn voor veel delen van het ETCS-systeem keuzes voor standaards gemaakt en systeemspecificaties opgesteld. ETCS kent een drietal werkingsniveaus. Het meest eenvoudige niveau, gericht op de ATB-functionaliteit, komt het komende jaar beschikbaar.

NS heeft in 1986 vastgesteld dat er behoefte bestond aan een nieuwe generatie ATB in baan en trein, enerzijds omdat het aanwezige ATB-systeem, gebaseerd op techniek uit de jaren vijftig, het eind van zijn levensduur begon te naderen en anderzijds om het veiligheidsniveau te verhogen. Wegens detectieproblemen kan het bestaande ATB-systeem niet worden toegepast op lijnen waar met nieuwe dieseltreinstellen (DM90) en licht dieselhydraulisch materieel wordt gereden. Op deze lijnen (waar nu nog geen ATB is geïnstalleerd) is een ander ATB-systeem voorzien. Het nieuwe ATB-systeem dat door NS is ontwikkeld (aangeduid met ATB-NG, wat staat voor Nieuwe Generatie) zal dit jaar door mij op grond van artikel 31 RDHL worden getoetst.

De relatie tot ETCS zal daarbij zeker aan de orde komen. NS zal vanaf deze zomer, op basis van een proefbedrijf met het nieuwe DM90-materieel, ATB-NG toepassen op het baanvak Zevenaar-Winterswijk. De eerste ervaringen met ATB-NG zijn inmiddels opgedaan, namelijk in 1994/1995 op het baanvak Leeuwarden-Hardegarijp.

Vergelijking nieuwe systemen

Het ETCS-systeem en het ATB-NG systeem lijken functioneel sterk op elkaar, maar zijn niet geheel compatibel. Beide systemen ondervangen de veiligheidshiaten in het bestaande NS-ATB-systeem.

Mijn voorkeur gaat duidelijk uit naar een keuze voor het ETCS-systeem, vooral omdat invoering van het ATB-NG-systeem, naast het bestaande ATB-systeem een verdere vergroting van de lappendeken van ATB-systemen in Europa zou betekenen, met daaraan verbonden een ongewenste verdere afname van de interoperabiliteit. Het praktische probleem hierbij is echter dat het ETCS-systeem op dit moment nog niet verkrijgbaar is. Hierbij moet worden bedacht dat met de ontwikkeling en inbouw in baan en rollend materieel van systemen als ETCS en ATB-NG relatief lange termijnen gemoeid zijn. Strategische keuzes moeten daarom jaren tevoren reeds gemaakt worden.

Met NS is daarom in 1993 overeengekomen dat, aangezien toen niet de zekerheid bestond dat de door de Europese Commissie geïnitieerde ontwikkeling van ETCS tot een concreet produkt zou leiden, NS de in gang gezette ontwikkeling en inbouw van ATB-NG op ATB-loze baanvakken voort zou zetten. Daarbij zou wel halfjaarlijks worden bezien of een toepassing van ETCS als alternatief voor ATB-NG mogelijk is.

Voorop staat overigens de doelstelling om in 2000 overal waar de treinsnelheden meer dan 40 km per uur bedragen ATB te hebben.

Thans is onder meer gepland dat ATB-NG dit jaar in Zevenaar-Winterswijk wordt ingebouwd en dat in juni 1997 Nijmegen-Roermond volgt. Een deel van de baanvakken met snelheden van 100 km per uur en

minder zullen om praktische redenen nog met het oude ATB-systeem worden uitgerust. Bijvoorbeeld het baanvak Gouda-Alphen, dat met ATB-NG of ETCS een eiland-bedrijf zou betekenen in een omgeving waarin alle omringende lijnen het oude ATB-systeem hebben. Dit zou een deelpark aan treinstellen en locomotieven vergen met van ATB-NG of ETCS voorziene apparatuur met alle daaraan verbonden exploitatieve nadelen. Vandaar dat volgens planning dit baanvak in 1998 zal worden voorzien van het huidige ATB-systeem.

Adviezen Spoorwegongevallenraad

De door de heer Reitsma genoemde adviezen betreffen twee zaken. In de eerste plaats het advies om ook ATB aan te brengen op baanvakken met snelheden van 100 km/uur en minder. Zoals hierboven beschreven zal aan deze aanbeveling in 2000 voldaan zijn. De hiermee gemoeide investeringen voor de komende jaren bedragen circa f 210 miljoen (inclusief detectievoorzieningen).

Het andere advies betreft het aanbrengen van ATB-NG op het gehele net, om daarmee met name het thans ontbrekende 40 km/uur-vangnet toe te voegen. In de brief van 2 november 1993 van mijn ambtsvoorganger aan de voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat in reactie op het advies van de Spoorwegongevallenraad naar aanleiding van de treinbotsing te Eindhoven is al gemeld dat daarmee een investeringsbedrag van f 1,5 tot f 2 miljard is gemoeid. Afgezien van de praktische onmogelijkheid om een dergelijk bedrag thans voor dit doel beschikbaar te stellen, kan daarnaast worden vastgesteld dat, gezien de inmiddels gerealiseerde voortvarende ontwikkeling van het ETCS-systeem, het integraal aanbrengen van ATB-NG op het Nederlandse net een onverstandige keuze zou zijn. Voor mij staat in feite vast dat vervanging van het huidige technisch verouderde ATB-systeem door het ETCS-systeem aan de orde zal komen, waarmee ook de veiligheidslacunes van het huidige ATB-systeem weggenomen kunnen worden.

Het tijdstip, de tijdsduur en de fasering van een dergelijke operatie zijn, gezien de fase waarin de ontwikkeling van ETCS zich thans bevindt, naar ik verwacht over niet al te lange tijd te geven. Ook dan zal echter de prioriteitsbepaling bij de invoering van dit nieuwe ATB-systeem mede afhankelijk zijn van de dan in beeld te brengen kosten versus risico-verlaging.

Ik merk in dit verband op dat voor Betuweroute en HSL, welke lijnen zoals bekend vooral grensoverschrijdend verkeer zullen kennen, mijn voorkeur met nadruk uitgaat naar het aanbrengen van het ETCS-systeem. Randvoorwaarde daarbij is dat het ETCS-systeem tijdig beschikbaar is. Ik verwacht dat van het toepassen van het ETCS-systeem op deze lijnen en in het daarop rijdende materieel vanwege de interacties met de rest van het Nederlandse spoorwegnet een uitstralingseffect op de vervanging van het bestaande ATB-systeem door ETCS zal uitgaan.

Wat de vraag van de heer Poppe betreft over de relatie met de veiligheid van baanwerkers, wil ik verwijzen naar mijn afzonderlijk te versturen brief ter beantwoording van de andere vraag over dit onderwerp, die de heer Poppe onlangs mede aan mijn collega van Sociale Zaken en Werkgelegenheid heeft gesteld.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink