

Memo



Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal voor het Vervoer
Projectdirectie Betuweroute

22 GR 113

Aan
Christa Glasbergen

afschrift: Rob v/d Burg, Tjebbe Visser,
dossier PDBR

Projectorganisatie HSL-Zuid	
Datum ontvangst	: 13/3
Registratiecode	: HSL 97-346
Beh. eenh. (+ rubriek)	: Veiligheid
Behandelen door	: Rv/d B
Kopie:	Achief

Contactpersoon
ir. G. Debeus
Datum
12 maart 1997
Onderwerp

Doorkiesnummer
070 - 351 6479
Bijlage(n)
-

Eisen die door grote railinfra-projecten aan het beheersing- en beveiligingsstelsel worden gesteld (of: wat willen de projectdirecties van BB21?)

1. Interoperabiliteit

Zowel de Betuweroute als de HSL-Z zijn Europese spoorlijnen. De treinen die op deze internationale assen rijden zijn voor een belangrijk deel grensoverschrijdend.

Het is van groot belang dat dit passeren van grenzen onbelemmerd kan geschieden. Een van de voorwaarden hiervoor is technische interoperabiliteit. Maar de eis van interoperabiliteit reikt nog verder: ook intakken op het bestaande net dient onbelemmerd te kunnen geschieden.

M.a.w.: wat er ook op welke spoorlijn in Nederland dan ook aan beveiligingsystemen wordt gemonteerd, het mag op geen enkele wijze een onbelemmerde doorgang van welke (gangbare) trein dan ook in de weg staan. BB21 moet in deze geest worden opgezet en niet verworden tot nationaal hobbyisme.

2. Europese standaardisering

Dit is een logisch vervolg op het eerste punt. In Europees verband wordt gewerkt aan een standaardisering van treinsystemen. Voorbeelden zijn: de tractie-energievoorziening van 25 kV en de beveiligingsystematiek ERTMS/ETCS. Wat dit laatste betreft: BB21 dient te allen tijde aan te sluiten op de Europese ontwikkelingen in het kader van ERTMS/ETCS. Voor de Europese muziek uitlopen is prima, maar alleen als de verwachting is dat de ingeslagen weg zal worden gevolgd door Europa.

Het streven is om op de HSL-Zuid, op de HST-Oost en (voor zover relevant) op de Betuweroute ETCS-level 3 te implementeren, ervan uitgaande dat de apparatuur tijdig beschikbaar is. Indien binnenlandse treinen van deze baanvakken gebruik zullen maken (bijv. HSL-shuttle),

Postadres postbus 20903, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Koninginnegracht 19

Telefoon 070 - 351 6213
Telefax 070 - 351 7813

zal de Nederlandse apparatuur compatibel moeten zijn met de Europese ETCS/ERTMS-baanvoorzieningen. Europese treinen die op het bestaande net komen, moeten met hun Europese apparatuur gebruik kunnen maken van de Nederlandse voorzieningen.

Ook hier geldt dus: geen nationaal gehobby.

Maximale capaciteit

De beveiliging biedt een goed handvat voor het verder verhogen van de capaciteit van spoorinfra. In dit kader zijn de grote spoorinfra-projecten geïnteresseerd in:

variabele blok lengte

Dit maakt in beginsel korte opvolgingstijden mogelijk. BB21 moet in ieder geval voorzien in deze mogelijkheid.

treinintegriteitsysteem

Niet van belang voor de HSL-Z en de HST-O, wel voor goederentreinen en dus voor de Betuweroute. Een treinintegriteitsysteem is noodzakelijk om variabel blok mogelijk te maken. Ook hierin dient BB21 te voorzien.

Draadloze beheersing: radio en GPS

Draadloze beheersing van treinbewegingen d.m.v. radio of, nog mooier, satellieten (GPS) lijkt interessante mogelijkheden te bieden. De projectorganisaties zouden graag een beter inzicht hierin krijgen. Wellicht kan BB21 hierin voorzien.

§ 12/3