

Memo

Ministerie van Verkeer en Waterstaat
Directoraat-Generaal Personenvervoer

Aan
Zandstra, De Booij (DGP-IB), Visser,
Debeus (BR), Korff, Ochtman, Vd Burg
(HSL-Z), Van Beeck Calkoen (HST-O),
Van Eekelen (NS RIB)

Contactpersoon
C.B. Glasbergen
Datum
15 mei 1997
Onderwerp
BB21-vergadering 20 mei

Doorkiesnummer
070 - 351 7394
Bijlage(n)
1

L.S.,

Bij deze nog een notitie geschreven door W. Walta van Spoorwegtoezicht,
ten behoeve van de vergadering van as. dinsdag 20 mei om 13.30 uur.

Met vriendelijke groeten,


C.B. Glasbergen

Projectorganisatie HSL-Zuid	
Datum ontvangst	: 16 mei '97
Registratiecode	: 665
Beh. eenh. (+ rubriek)	:
Behandelen door	: J.G. RuidB wk.
Kopie:	<div style="border: 1px solid black; padding: 2px; display: inline-block;">Archief HSL - zuid</div>

Postadres postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon
Telefax



Aan

Pieter de Booij

Contactpersoon

Wilbert Walta

Datum

2 mei 1997

Oms kenmerk

Onderwerp

Bespiegelingen strategische studie BB21

Doorkiesnummer

070 3307755

Bijlage(n)

geen
Ow kenmerk

--

Algemeen

Een strategische studie naar de toekomst van het beveiligings- en beheersingssysteem van het treinverkeer in Nederland is een hele goede zaak. Het is voor zover mij bekend voor het eerst dat NS en Plesmanweg in een open dialoog nagaan wat er moet gebeuren, dat is een prima ontwikkeling. Het Spoorwegtoezicht heeft in het verleden wel discussies aangezwengeld op het terrein van ATB, ETCS en ERTMS, deze hebben echter nimmer geleid tot een constructieve aanpak zoals bij BB21. Continuering van deze dialoog verdient hoge prioriteit.

Een andere invalshoek.

Alhoewel ik overtuigd ben van het nut en de noodzaak van het project BB21, wil ik er wel een aantal kanttekeningen bij plaatsen. Als ik de nota's en rapporten lees, die tot nu toe in het kader van het project zijn geproduceerd, dan blijken dat allemaal prima verhalen, iedere bewering en iedere stelling klopt. En toch ontbreekt er iets en bekruipt mij de twijfel of we dit nu met zijn allen willen. Ik denk dat dit voornamelijk wordt veroorzaakt door een aantal aannames of uitgangspunten, die misschien zelfs onbewust zijn gehanteerd.

Begin met het eenvoudigste probleem.

In mijn technische opleiding werd aan dit uitgangspunt veel waarde gehecht en niet zonder reden. Het is de enige manier om werkelijk ingewikkelde zaken tot een goed einde te brengen. Begin met het eenvoudigste en bouw dit verder uit. In de studie BB21 gebeurt het tegenovergestelde. Als we praten over de besturing en de beveiliging van treinen dan praten ^{we} direct over al de elektrische, elektronische en voor een deel ook nog mechanische apparatuur, waar de NS nu mee werkt. Hierin is een bedrag van 1 a 2 miljard gulden geïnvesteerd. Complete vervanging

Postadres postbus 10700, 2501 HS Den Haag

Bezoekadres Koninginnegracht 21

Telefoon 070-3307777

Telefax 070-3617993



door een nieuw systeem vergt meer dan 2 miljard gulden. Op zich zelf reden genoeg voor een strategische studie. Alleen het is niet zo, dat de apparatuur beschikbaar of te ontwikkelen, een compleet ondeelbaar systeem betreft. In het totale systeem: beveiliging en beheersing, zijn een aantal componenten te onderscheiden, die eigenlijk niets met elkaar te maken hebben.

De functie treindetectie of plaatsbepaling is zo'n probleem. Verwacht mag worden, dat dit probleem in de nabije toekomst groter wordt (door het verdwijnen van materieel '64 met ouderwetse loop-eigenschappen). De consequenties zijn een grotere kans op trein- treinbotsingen en een grotere kans op overwegbeveiligingen die niet werken met nadelige gevolgen voor het wegverkeer. De functie treindetectie of plaatsbepaling vormt een probleem, dat op korte termijn opgelost zou moeten worden. Het staat los van andere beveiligingsfuncties of beheersingsfuncties. Alhoewel de informatie met betrekking tot de plaats van de trein natuurlijk in de andere functies een rol speelt. Dat betekent echter niet dat de oplossing in een soort integrale benadering ligt. Het is niet onmogelijk, dat deze functie lang voor het beschikbaar komen van BB21 een acuut probleem wordt. Bovendien zal nooit het hele spoorwegnet onder regime van BB21 functioneren, alleen de kapitaalinvestering dwingt al tot een fase-gewijze invoering van BB21, terwijl voor nevenlijnen en lightrail lijnen een nieuw- en kostbaar systeem zonder meer al geen haalbare kaart zou kunnen zijn. Dit probleem onderbrengen in BB21 tezamen met al de andere problemen op het terrein van beveiliging en beheersing is naar mijn idee geen briljante benadering. Een zelfstandige strategische studie naar het probleem van de treindetectie of plaatsbepaling van de trein had meer voor de hand gelegen.

Kopen of laten maken.

Nog niet zo lang geleden heeft NS-Materieel een historisch besluit genomen. De directie heeft vastgesteld, dat NS-Materieel niet meer zelf nieuwe rijtuigen of treinen zal ontwikkelen. Al het materieel, dat nu rondrijdt, is door deze instantie ontwikkeld. Een heel belangrijk besluit met verstrekkende gevolgen voor de eigen organisatie. De aanname bij BB21 is, dat er iets ontwikkeld moet worden om de problemen op te lossen. Ook dat is een heel fundamenteel besluit. Het is echter niet de enige mogelijkheid en zeker niet de enige voor de hand liggende optie. Nederland is maar een klein land. Ons spoorwegnet met al zijn problemen is niet uniek. Talloze industrieën werken aan de oplossing van de problemen, waarmee we nu te kampen hebben. We kunnen bijvoorbeeld besluiten, net als NS-Materieel, dat in principe alleen maar spullen gekocht worden en niet (op kosten van het ministerie met al de risico's van dien) ontwikkeld. Dan blijft nog altijd de optie bestaan om de industriële ontwikkeling te beïnvloeden zonder het direkt dragen van financiële risico's. Allemaal reële opties, waaraan in dit stadium niet zonder meer voorbijgegaan dient te worden. Op de aanpak van de studie heeft dit hele grote consequenties



Europa.

In de visie van de E.C. zal een belangrijk gedeelte van het toekomstige vervoer per spoor plaats vinden. Al in de tachtiger jaren kwam de E.C. tot de conclusie, dat de nationale beheersing en beveiligingssystemen een belangrijke hinderpaal vormden voor een goede ontwikkeling van dit verkeer. Sinds die tijd werkt de E.C. aan een volledig nieuwe standaard. Hierbij hebben niet alle functies evenveel aandacht gekregen, gestart is met de beveiligingsfuncties op het laagste niveau, andere functies volgen. Op het Europese vlak wordt dus niet de integrale benadering gevolgd, die kenmerkend is voor de BB21-aanpak. Deze Europese ontwikkeling biedt nog een andere optie. In plaats van te werken aan een nieuw nationaal systeem, kan ook actief meegewerkt worden aan de nieuwe Europese standaard door het beschikbare budget daar in te brengen. Aangenomen mag worden, dat door een financiële bijdrage de Nederlandse inbreng in het eindresultaat aanmerkelijk wordt vergroot, terwijl Europese standarisatie van het spoorwegnet voor Nederland met zijn klein netwerk een top-prioriteit zou moet zijn.

Deze overwegingen vormen niet meer dan een basis voor een discussie op het inmiddels vastgestelde overleg.

Met vriendelijke groeten

Wilbert Walta