

**Klankbordgroep  
voor de beoordeling van de beschikkingaanvraag  
van NS/RIB over BB21**

**Samenvattend verslag  
van de derde bijeenkomst, gehouden op 9 juni 1999**

**Aanwezigen:**

Leendert Bouter, Rob van der Burg, Rob te Pas, Wil van der Wal, Cees Smit, Nico van Paridon, Herman van Liebergen, Erik van der Veen, Herman de Jong, Wim Korf, Douwe Sol, Lex van Rootselaar, Frank Schoonveld, Roeny Leeuwenburgh-Vendrig.

Verhinderd zijn Christa Glasbergen, Guido Debeus, Stefanie Felijs, Ronald Nomes, Wim Hendrikse en Marga Zuurbier.

Aangezien de heer Bouter later komt, neemt de heer Korf het voorzitterschap op zich.

**1. Bespreken voortgang**

De NS heeft vernieuwde versies van de contracten aangeleverd, die op de Koninginnegracht kunnen worden ingezien.

**2. Vaststellen Toetsingscriteria**

Dit zal op 16 juni gebeuren.

**3. Terugmelding workshops**

De heer Van Rootselaar brengt verslag uit van de workshop Veiligheidseisen op maandag 7 juni jl.. De sheets van deze bijeenkomst zijn beschikbaar. Er zijn inhoudelijke en procesmatige zaken aan de orde geweest. Als eindproduct is gedefinieerd dat er een beproefd en goed veiligheidssysteem is. Met betrekking tot de risico's die RIB ziet in dit stadium is het schrijnend tekort aan beveiligingsingenieurs genoemd. Inmiddels is het zo ver dat beveiligingsingenieurs uit het buitenland worden aangetrokken. Dit probleem geldt ook voor de HSL-Zuid en de Betuweroute en kan het beste gezamenlijk worden besproken en opgelost. Overigens is het te laat om dergelijke mensen op te leiden.

De heer Te Pas merkt op dat bij RIB wel verschuivingen in het personeel kunnen worden doorgevoerd, maar dat dit pas gebeurt op het moment dat er een contract / beschikking ligt. Aanpassing aan het Nederlandse net en de Nederlandse eisen zijn specifieke zaken die men zich moet eigen maken. De heer Te Pas wijst nogmaals op het belang van een gezamenlijke aanpak van het gebrek aan beveiligingsingenieurs.

Het voordeel van de huidige aanpak van Cenelec is de verplichting een safety case te maken.

De heer Van Rootselaar vervolgt zijn verslag van de workshop Veiligheid.

Een baan met ERTMS zonder ATB1 kan door een voertuig met ATB- Nieuwe Generatie niet gebruikt worden.

Projectorganisatie HSL-Zuid	
datum ontvangst	: 160699
Registratiecode	: 19901912
Beh. eenh. (+ n.brief)	:
Behandelen door	: WKO
Kopie:	

Een discussie over 'hoe veilig wordt het' heeft ook op maandag plaatsgevonden; verder is gesproken over de verbeteringen in de veiligheid (werk aan de weg, rijden met lage snelheden, meer informatie via het systeem, beschikbaarheid).

Desgevraagd licht de heer Te Pas toe dat er altijd sprake zal zijn van een interface; de systeemarchitecten onderzoeken op welke plaats dit het beste kan worden aangebracht. Alles wordt in het beveiligingssysteem geregeld.

Gevraagd wordt waar de integrale test uit zal bestaan. De heer De Jong is van mening dat alle levels hierin ook zouden moeten worden meegenomen.

De heer Te Pas geeft aan dat dit bij de financiering en planning nog aan de orde komt. Wat er in detail getest wordt, moet nog beschreven worden. De heer Van der Wal licht toe dat medio 2000 begonnen wordt met de test; deze loopt bij de ene leverancier door tot eind 2002 en bij de andere tot in 2004. De verschillende levels komen hierbij aan de orde. In de aanbiedingen van de leveranciers zijn de beschrijvingen terug te vinden. De heer van der Wal zal aan het projectsecretariaat aangeven welke paragrafen hierop betrekking hebben zodat deze teksten gekopieerd kunnen worden ten behoeve van de heer De Jong. De test maakt onderdeel uit van het hele programma en maakt deel uit van de beschikking. De heer Te Pas licht toe dat niet alles op de havenspoorlijn getest kan worden; zo zal de test met 300 km per uur op een andere plaats moeten plaatsvinden.

Workshop financiën en planning.

Belangrijkste conclusie was dat de f 130 mln wel in het MIT staat genoteerd maar dat de verdeling over de jaren niet is aangegeven. Als het totaal er is, zijn er bij RIB wel mogelijkheden om in de jaren te schuiven. Totaal zal er ongeveer f 450 mln nodig zijn voor BB21.

De financiering van 25 KV -ontwikkeling lijkt inmiddels geregeld. GSM-R zal in verband met het uitlopen van Telerail sowieso nodig zijn. Voor de eerste drie jaar lijken de problemen oplosbaar te zijn. VPT2 loopt pas vanaf 2003.

Desgevraagd zegt de heer Te Pas dat het VPT bij de overheid (VL) thuishoort; het mag niet bij een vervoerder liggen. NSR zal er in de toekomst wel bij betrokken willen blijven, want zij willen de capaciteit laten stijgen in de komende jaren. Het gaat om een combinatie van een systeem voor informatie en processturing. De overheid kan eisen stellen waardoor de systemen na verloop van tijd uit elkaar groeien.

Tot 2002 wordt met VPT-plus gewerkt. Het echte beter benutten komt vanaf 2003 aan de orde.

Desgevraagd licht de heer Van Rootselaar toe dat in deze groep in principe alleen over Bev 21 gesproken hoeft te worden. Voor het GSM-R traject zal wellicht een ander klankbord worden gezocht.

In de workshop is de samenhang tussen de verschillende zaken duidelijk gemaakt. De uitgaven voor alle onderdelen starten al in de loop van dit jaar.

Voorts is de bijdrage van f 40 mln uit Brussel nog niet beschikbaar. RIB houdt zich hiermee bezig.

In de workshop is gesproken over de beheersbaarheid van de financiering.

Desgevraagd wordt in eerste instantie aangegeven dat kasproblemen door RIB kunnen worden opgelost in de eerste jaren. De heer Korf nuanceert dit door te stellen dat V&W in eerste instantie moet trachten zelf de kassituatie te beheersen. De heer Sol constateert dat het dus niet zo is dat nu al gesteld kan worden dat het kasprobleem absoluut kan worden opgelost. De financiële medewerkers zijn hiermee aan het werk op dit moment.

De heer De Jong zegt er wel aan te hechten dat de marges aangegeven worden, zeker waar het gaat om een ontwikkeltraject.

De heer Te Pas licht toe dat GSM-R uit twee onderdelen bestaat: een taakgebonden deel (link in het beveiligingssysteem en communicatie tussen machinist en VL) en een marktgebonden deel waarvan door vervoerders gebruik gemaakt kan worden.

RIB neemt zelf het risico van de opbrengst en vraagt de marktpartij de service te verlenen voor het marktgebonden deel (dat overigens spoorgebonden moet zijn).

NS/RIB zal zelf voor de apparatuur aan boord van de treinen moeten zorgen

Bespreking over KEMA-rapportage op 8 juni

Dé vijf conclusies van Kema zijn besproken. De heer Bouter heeft daarbij geconcludeerd dat, hoewel deze niet integraal gedeeld worden, men wel het gevoel heeft verder te kunnen. De heer Van der Burg geeft aan dat de geest van de conclusies wel wordt meegenomen.

De heer Van Rootselaar is in dit kader bezig met een ontwerp tekst die volgende week in de klankbordgroep besproken zal worden. Afgesproken wordt dat de klankbordgroep hierover voor 17 juni overeenstemming moet hebben.

De heer Korf merkt op dat hij wat moeite houdt met de verhouding tussen RIB, V&W en de twee opdrachtnemers.

De heer Te Pas heeft in de vorige vergadering begrepen dat afgesproken is dat RIB (de heer Oliemans) gemandateerd wordt een contract te ondertekenen met de opdrachtnemers.

De heer Korf zegt dit niet zo begrepen te hebben. Hij zou het comfortabeler vinden als de deskundigheid bij V&W aanwezig was om deskundig opdrachtgever te zijn. Hij is het dan ook niet eens met de conclusie van de heer Te Pas en geeft de voorkeur aan een contractuele relatie, die naar zijn overtuiging zuiverder is.

#### **4. Toets van Draft / concepten van NS/RIB, of deze voldoen aan V&W wensen**

De heer Van Rootselaar licht toe dat de toets is gedaan door de concepten aan de klankbordgroepleden voor te leggen, zo ook aan CDJZ.

De heer Van Paridon geeft aan dat hij ervan uit is gegaan dat een externe toets zou plaatsvinden.

De heer Korf merkt op dat een technisch-inhoudelijke check in eigen huis gedaan zou kunnen worden, zo ook bij CDJZ. Voorts wijst hij op de checks die in het kader van de andere projecten plaatsvinden. Uiterlijk 14 juni zal aan RIB gemeld worden of er nog commentaren zijn op de contracten.

De heer Van der Veen vraagt of niet in de contracten zou moeten worden gesproken over het vervolg – de rest van het net, dus na de vier grote projecten.

De heer Van der Wal licht toe dat de scope van het contract over de ontwikkeling gaat; als een aanbesteding voor de rest van het net gedaan zou worden, dan valt dit buiten dit contract.

De heer Van der Burg merkt op dat er dan eisen kunnen worden opgenomen die voortkomen uit andere delen van het net.

De heer Te Pas antwoordt dat dit ook is gebeurd.

De heer Van der Veen informeert wat er gebeurt als door vertragingen in bepaalde ontwikkelingen de integrale test niet zou kunnen plaatsvinden.

De heer Van der Wal licht toe dat er een risicoanalyse beschikbaar is; hij zal deze aan de klankbordgroep ter beschikking stellen. De risicoanalyse wordt onderdeel van het contract.

De heer De Jong informeert naar het terugvalscenario en zegt dat dit naar zijn mening een aanpassing nodig maakt.

De heer Te Pas licht toe dat terugval naar het Zwitserse systeem mogelijk is, zij het dat de Europese uitwisselbaarheid dan niet aanwezig is. In het begin moet zowel ERTMS als ATB aan boord zijn.

(De heer Korf vertrekt en de heer Bouter neemt het voorzitterschap over.)

De heer Van Rootselaar licht toe dat er nog geen wijzigingen in de contracten zijn aangeleverd. Uiterlijk maandag dienen te commentaren te worden ingeleverd. Reagerend op de opmerking van de heer Van Paridon zegt hij dat geen extern bureau is ingehuurd voor de beoordeling.

De heer De Jong geeft aan dat hij beoordeling door een expert toch op prijs zou stellen; in dit kader noemt hij de verschillende opties voor de relatie V&W – NS/RIB.

De heer Bouter merkt op dat hij er van uit gaat dat de expertise hier aan tafel zit en dat ieder een beroep kan doen op expertise in de eigen omgeving.

De heer Van Paridon herhaalt dat naar zijn mening in de vorige vergadering de conclusie – getrokken is dat een externe deskundige zou worden ingehuurd.

De heer Bouter licht toe dat een check op de juridische merites plaatsvindt door CDJZ .

De heer Van der Burg geeft aan dat hij in de vorige vergadering heeft aangegeven dat hij alleen voor zijn eigen terrein een oordeel zou geven.

De heer Bouter legt de vraag voor of een ieder uiterlijk 14 juni een reactie kan geven op de contracten.

De heer Van Paridon zegt dit nog met de heer Korf te zullen bespreken en te zullen reageren.

De heer Liebergen informeert of hij nog antwoorden krijgt op zijn vragen over de levels.

De heer Te Pas antwoordt dat hierover nog een apart gesprek zal plaatsvinden; op dit punt is er geen probleem want het is onderdeel van het traject.

Desgevraagd zegt de heer Van Rootselaar dat de toetsingscriteria terugkomen in de ontwerpbeschikking.

De heer Van der Veen informeert of het nieuwe beveiligingssysteem het tonnage van de voertuigen registreert en opslaat.

De heer Van der Wal licht toe dat dit wel wordt geregistreerd, maar niet opgeslagen; dit zou via VTP geregeld kunnen worden. Die eis zal dan wel vroeg gesteld moeten worden.

De heer Van Paridon geeft de suggestie in de beschikking een zin op te nemen dat deze ontwikkeling niet onmogelijk wordt gemaakt.

De heer Te Pas merkt op dat RIB dit wel als een change request zal behandelen.

Desgevraagd wordt bevestigd dat er ook black boxes komen; de heer Van der Wal geeft aan dat dit een recordingfunctie van kritische beveiligingsgegevens betreft in de trein en aan de wal. In hoeverre dit aansluit op specifieke eisen van andere functies, is niet duidelijk.

De heer Bouter concludeert dat er een kans is dat in de toekomst aansluiting mogelijk is, maar dat dit niet gegarandeerd wordt.

De heer Te Pas licht toe dat op basis van ervaringsgegevens zo goed mogelijk wordt ingespeeld op mogelijke ontwikkelingen.

Naar aanleiding van een korte discussie over het gevolgde proces wordt geconstateerd dat er in de top van het proces zaken niet gebeurd zijn, waardoor in de huidige fase van het proces allerlei vragen ontstaan.

De heer Bouter vraagt de aanwezigen of er nog vragen aan de orde moeten komen c.q. of er nog wensen zijn ten aanzien van het systeem.

De heer De Jong noemt de vragen van de rijksverkeersinspectie en stelt dat hij het beeld had dat er een externe expert zou worden ingehuurd voor de beoordeling van de contracten.

De heer Bouter geeft aan dat al eerder is vastgesteld dat het proces zich halverwege de piramide bevindt.

De heer Van Paridon merkt na enige discussie op dat hij er de voorkeur aan geeft aan te sluiten bij de mening die de heer Korf heeft geuit, namelijk het aan RIB toekennen van een totaal andere rol, namelijk als deskundige aan de kant van de opdrachtgever.

De heer Bouter licht toe dat hij in het inschakelen van een externe derde geen oplossing ziet. Hij verwacht van de eigen V&W onderdelen dat zij zelf kunnen formuleren welke wensen zij hebben met betrekking tot het onderhavige systeem. In dit kader wijst hij op het belang van de toetsingscriteria en geeft aan dat deze lijst zal moeten worden vastgesteld.

De heer Van Rootselaar reikt een aanzet voor de beschikking en het overzicht van toetsingscriteria uit. Reacties (op contracten, criteria, beschikking) kunnen uiterlijk maandag 14 juni om 18.00 uur worden aangeleverd. Op woensdag 16 juni worden de toetsingscriteria finaal besproken.

5. **Aangeven welke aanvulling V&W nodig heeft**

Niet besproken.

6. **Bespreken ontwerpbeschikking van Bev21**

Niet besproken.

7. **Sluiting**

De heer Bouter dankt de aanwezigen voor de inbreng en sluit de vergadering.

