

INGEKOMEN 10 NOV 2000



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directie Verkeersveiligheid en Infrastructuur

Aan  
Betrokkenen Project Beter Benutten  
Spoorwegen V&W intern

Projectorganisatie HSL-Zuid	
Datum ontvangen	: 10-11-2000
Registratiecode	: 157924
Beh. eenh. (+ rubriek)	: PD
Behandelen door	: -
Kopie:	Wko

Contactpersoon  
Ir. M.A. Zuurbier  
Datum  
30 oktober 2000  
Ons kenmerk  
DGP/VI/00/552

Onderwerp  
BBS  
Stand van zaken Beter Benutten Spoorwegen

Doorkiesnummer  
-  
Bijlage(n)  
Brochure Railed  
Uw kenmerk  
-

Hierbij doe ik U een overzicht toekomen van de stand van zaken m.b.t. het project Beter Benutten Spoorwegen (BBS).

Het project BBS kent twee onderdelen:

1. systeemontwikkeling voor de mega's (HSL-Z, BR, A'dam-Utrecht/HSL-O)
2. systeemontwikkeling op het bestaande net en in het verlengde daarvan heeft het project een rol bij de uitwerking van de hoofdlijn van de infrastructuurstrategie voor het spoor in het NVVP: het beter benutten van het bestaande net.

Hoewel er een duidelijke samenhang is tussen beide onderdelen is de stand van de besluitvorming rond deze twee onderdelen geheel verschillend. In dit overzicht van de stand van zaken wordt daarom duidelijk onderscheid gemaakt tussen de twee onderdelen.

### Deel 1 Systeemontwikkeling voor de mega's

Op basis van diverse studies van Railed, RIB en de mega's, heeft de minister op 17 november 1998 aan de Tweede Kamer meegedeeld dat systemen die het best tegemoet komen aan de functionele eisen van de mega's zijn: BEV21 (veiligheidssysteem), VPT+ (verkeersbeheersingssysteem), GSM-R (telecommunicatiesysteem) en 25 kV (tractie-energevoorzieningssysteem). Deze systemen werden en worden tot op heden niet toegepast in Nederland. RIB heeft de opdracht gekregen deze systemen gereed te maken voor toepassing in de Nederlandse situatie en waar nodig te ontwikkelen voor zover ze nog niet bestaan in Nederland.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon (070) 3516768  
Telefax (070) 3516411



Per 1-1-1999 heeft RIB de projectorganisatie BB21 ingericht om deze opdracht uit te voeren. Door de minister is toentertijd tevens besloten dat de implementatie van de nieuwe systemen een verantwoordelijkheid is van de projectdirecties van de mega's. De kosten voor de implementatie zitten dan ook in de projectbudgetten van de mega's. RIB heeft voor de uitvoering van deze opdracht beschikkingsaanvragen ingediend voor BEV-21, VPT+, GSM-R en 25 kV.

*Stand van zaken:*

1. BEV21

Op 30 augustus 1999 is de beschikking verleend voor BEV21 van f 127 mln, exclusief de EU-subsidie van f 40 mln.

Op 29 februari 2000 bleek dat het niet mogelijk was om reeds opdracht te geven voor de implementatie van GSM-R op het bestaande net. Daardoor moest voor de pilot van het nieuwe beveiligingssysteem een separate mini-pilot opgezet worden voor GSM-R ten behoeve van het beveiligingssysteem. De DG-P heeft eind februari aan RIB opdracht gegeven deze mini pilot uit te voeren. Op 28 april heeft RIB een beschikkingsaanvraag ingediend voor deze mini GSM-R oplossing. De kosten bedragen f 16,7 mln. De concept beschikking voor deze aanvraag gaat eind deze maand de lijn in voor medeparaaf. In de loop van dit jaar bleek dat er twee in plaats van 1 baanvak nodig waren voor de pilot van het nieuwe beveiligingssysteem. Bovendien heeft V&W aangedrongen op een overkoepelende en steviger projectorganisatie aan de kant van RIB. Dit heeft geleid tot een aanvullende beschikkingsaanvraag van f 44 mln. Deze aanvullende aanvraag is nog in behandeling. Er zijn nog een aantal vragen die RIB moet beantwoorden. Naar verwachting kan deze aanvraag pas aan het eind van het jaar of begin volgend jaar beschikt worden.

2. GSM-R

Voor de ontwikkeling van GSM-R gaat het om f 3 mln gulden. Besloten is de ontwikkeling van dit systeem mee te nemen in de aanvraag voor de implementatie van GSM-R op het bestaande net. Voor een toelichting op deze aanvraag zie deel 2 van deze nota.

3. VPT+

Het huidige verkeersbeheersingssysteem dient aangepast te worden aan de nieuwe eisen van het beveiligingssysteem. Op 14 juli 2000 heeft RIB de beschikkingsaanvraag ingediend voor dit onderdeel van de opdracht. De aanvraag bedraagt f 75 mln. De beschikking voor deze aanvraag gaat spoedig de lijn in voor medeparaaf.

4. 25 kV

Voor het gereed maken van de toepassing van 25 kV in Nederland heeft RIB op 14 juli 2000 een beschikkingsaanvraag ingediend van f 75 mln. De beschikking voor deze aanvraag gaat volgende week de lijn in voor medeparaaf.

Op 29 september 2000 heeft in de stuurgroep Grote Projecten een discussie plaatsgevonden over de wenselijkheid 25 kV toe te passen op de Betuweroute. Wederom is de keuze die in 1998 gemaakt was, namelijk implementatie van 25 kV op de BR, herbevestigd. Voor een korte samenvatting van de discussie en de argumenten voor toepassing van 25 kV zie bijlage 1.



#### 5. Financiering

Bij regeerakkoord was f 130 mln gereserveerd voor de ontwikkeling van BEV21 en GSM-R. Er was toen geen geld beschikbaar gesteld voor VPT+ en 25 kV. Tot de BOR afspraken behoort de versnelling van het BB21 pakket. Door f 525 mln te versnellen is het nu mogelijk de voorliggende (aanvullende) beschikkingsaanvragen voor BEV21, GSM-R mini, VPT+ en 25 kV te financieren. Over de dekking van de kosten van 25 kV is eerder voorgesteld dat VI/SR, HSL-Z en BR de kosten onderling verdelen (ieder f 25 mln), omdat een groot deel van de kosten direct gerelateerd zijn aan de implementatie op de mega's HSL-Z, BR en A'dam-Utrecht. Hierover is nog geen besluit genomen.

#### 6. Aansturing

Bij de verlening van de beschikking van GSM-R op 14 juli 2000 is tevens herbevestigd dat RIB en V&W gezamenlijk opdracht geven tot het uitvoeren van een audit op het project BB21 gericht op het verbeteren van de aansturing door V&W van RIB met specifieke aandacht voor de beheersing van de tijdsplanning, de kosten en de risico's. Deze opdracht wordt thans uitgevoerd door Berenschot/Logica. Aan de hand van de audit zal berenschot/Logica aanbevelingen doen met betrekking tot voortgangsrapportages, risicobeheersing en informatievoorziening. De concept tussenrapportage is gereed. De eerste eindresultaten van deze fase worden in december verwacht. Op basis van het conceptrapport wordt thans het plan van aanpak aangepast.

Het afgeven van de hiervoor benoemde beschikkingen hoeft niet te wachten op afronding van de audit. Net als in de beschikking voor GSM-R zal de volgende zinsnede toegevoegd worden in de beschikkingen: "na afronding van dit onderzoek zal de implementatie van deze aanbevelingen als aanvulling op deze beschikking worden meegenomen in het vervolgtraject."

Aanvullend op deze opdracht is een kleiner onderzoek uitgevoerd. Van der Wal IT Advies heeft onderzocht hoe de risicobeheersing bij de ontwikkeling van het nieuwe beveiligingssysteem in vier andere landen plaats vindt. Nederland is namelijk een van de zes Europese pilots voor een nieuw beveiligingssysteem. Het rapport is gereed en is op te vragen bij Justin de Kleuver, toetsel 6609, of bij Jose Perez, nummer 1037. Belangrijkste aandachtspunt blijkt te zijn de hardheid rond de daadwerkelijke implementatie van het nieuwe veiligheidssysteem op de mega's en het ontbreken van een gezamenlijke visie op beter benutten.

#### **DEEL 2 Systeemontwikkeling voor het bestaande net en beter benutten van het bestaande net**

Ook voor het bestaande net is de vraag gesteld welke systemen het best voldoen aan de functionele eisen die gesteld worden aan het bestaande net. Het beeld ligt hier iets genuanceerder dan bij de mega's omdat er al systemen liggen die hun eigen vervangingstraject kennen en de noodzaak voor de nieuwe systemen per systeem verschilt. Er zijn daarom drie trajecten te onderscheiden: het telecommunicatiesysteem, het verkeersbeheersingssysteem gecombineerd met het beveiligingssysteem en als derde het tractie en energievoorzieningssysteem.



## 1. Telecommunicatie

Het huidige telecommunicatiesysteem Telerail was in 1998 eigenlijk al aan vervanging toe. Het systeem wordt sinds die tijd zo goed en zo kwaad als het gaat in de lucht gehouden. Ter vervanging van het bestaande telecommunicatiesysteem Telerail heeft RIB het ministerie geadviseerd GSM-R zo snel als mogelijk te implementeren op het bestaande net. Dit advies sloot aan bij het advies van Railned, dat ook GSM-R als het meest toekomstvaste systeem zag, mede in het licht van de discussies over hoe te komen tot een betere benutting van het bestaande net.

Op 14 juli 2000 heeft de minister de beschikking afgegeven voor de implementatie van GSM-R op het bestaande net. In deze beschikking zijn tevens opgenomen de f 3 mln ontwikkelingskosten voor de ontwikkeling van GSM-R (zie deel 1 punt 2). Het contract met de toeleverancier is zo opgesteld dat de infraproviders voor de bovenbouw van BR en HSL-Z gebruik kunnen maken van dit contract. De BR heeft reeds aangegeven van deze mogelijkheid gebruik te maken en dekt dus ook een deel van de beschikking. De HSL-Z laat de keus over aan de infraprovider.

RIB heeft een bezwaarschrift ingediend op de afgegeven beschikking. Het bezwaarschrift gaat in op drie punten: de beschikking honoreert niet alle door RIB aangevraagde kostenposten. Met name de kostenpost projectorganisatie was onvoldoende onderbouwd en dus nog niet beschikt. Kosten f 14,5 mln. Het tweede aspect is dat de beschikking later is afgegeven dan voorzien bij de aanbesteding. RIB had dit als risico aangegeven. Overschrijding van de termijn leidt volgens RIB tot een kostenoverschrijding die nu terug gebracht is tot f 4-5 mln. Tenslotte wil RIB helderheid over wat er gebeurt indien derden (de vervoerders) minder gebruik maken van het contract dan nu voorzien (dus minder inkomsten van derden bij beheer van het systeem). Over het bezwaarschrift wordt thans overleg gevoerd.

Op woensdagmorgen 13 september heeft de minister het officiële startsein gegeven voor het GSM-R-traject. Dit gebeurde door het uitzwaaien van een trein met een GSM-toestel op het station Den Haag HS. Deze gebeurtenis was het gevolg van de beschikking van 14 juli. Op 13 september vond tevens de officiële contractondertekening plaats van het contract tussen Railinfrabeheer en de organisatie MobiRail VOF, het samenwerkingsverband tussen KPN en Siemens, die GSM-R aanlegt.

## 2. Verkeersbeheersing en beveiliging

De reden voor een nieuw beveiligingssysteem voor de mega's was vooral ingegeven vanwege interoperabiliteitsoptiek. Voor het bestaande net is die plicht er niet. Het nieuwe beveiligingssysteem heeft echter tevens het voordeel dat het een voorwaarde is om te komen tot een systeem dat het betere benutten van de bestaande infrastructuur (flexibel blokindeling, flexibele remweg). Wil echter de bestaande infrastructuur daadwerkelijk beter benut worden dan is er tevens een doorontwikkeling van het bestaande systeem (VPT2) of een nieuw verkeersbeheersingssysteem nodig. Railned heeft in haar advies over hoe te komen tot een betere benutting van het spoor met nieuwe technische systemen aangegeven, dat het wenselijk is zo snel als mogelijk deze systeemontwikkeling in gang te zetten. Railned heeft haar advies eind 1999 uitgebracht en een aanvullend advies in het voorjaar 2000.

Thans wordt een brief aan de Tweede Kamer voorbereid waarin de minister haar besluit aangeeft naar aanleiding van de uitgebrachte adviezen.



De hoofdlijn van de reactie is: de functionele eisen aan het verkeersbeheersingssysteem moeten opgesteld worden inclusief een beter inzicht in de kosten en baten van het systeem, daarna zal een marktconsultatie plaats vinden en er zal met alle betrokkenen (taakorganisaties, vervoerders en V&W) overeenstemming bereikt moeten worden over de implementatie van deze nieuwe systemen op het bestaande net. Vooral nog is de strategie: de systemen toepassen bij aanlegprojecten die nu in MIT staan (dan geen meerkosten ten opzichte van huidige projectbudget) en op trajecten waar een capaciteitstekort is van maximaal 25% (dan kan volstaan worden met toepassing van nieuwe systemen en kleine inframaatregelen, zonder dat tot spoorverdubbeling hoeft te worden overgegaan).

De conceptbrief naar de Tweede Kamer is reeds de lijn in geweest, maar is nog niet verstuurd om de goede toon te vinden tussen wenselijkheid om te komen tot beter benutten en het ingenomen kabinetsstandpunt voor de HSL-Oost en het nog niet definitief vastleggen op een specifiek systeem en een implementatiestrategie. Een nieuw voorstel is in de maak en gaat naar verwachting in november de lijn in voor medeparaaf. Railned heeft een brochure opgesteld naar aanleiding van zijn advies. De brochure is bijgevoegd (bijlage 2).

Op 27 september heeft Railned aan de Tweede Kamer in een besloten bijeenkomst, op verzoek van de Tweede Kamer, een technische toelichting gegeven over de mogelijkheden van de nieuwe technische systemen, zowel de systemen voor de mega's als het nieuwe verkeersbeheersingssysteem voor het bestaande net.

### 3. Tractie-energievoorziening

Railned stelt dat voor het bestaande net volstaan kan worden tot 2010 met opwaardering van het huidige tractie en energievoorzieningssysteem (1500 V gelijkspanning) als er meer treinen gaan rijden op dat net. 25 kV is conform de huidige inzichten wel het meest toekomstvaste systeem. Bij de uitwerking van de implementatie voor de systemen van VPT2 en BEV 21 op het bestaande net, zal ook met de betrokkenen overlegd worden met betrokkenen over de wenselijke datum vanaf wanneer 25 kV geïmplementeerd zal gaan worden, zodat vervoerders daar rekening mee kunnen houden bij de aanschaf van nieuw materieel. Naar verwachting ligt die datum tussen 2010 en 2015. Dit jaar of volgend jaar hoeft dus geen besluit genomen te worden over de implementatie van 25 kV.

### 4. Financiering

De beschikking voor GSM-R is gedekt uit de versnelling van BB21 die is afgesproken in het kader van BOR. Er is nog geen geld gereserveerd voor de ontwikkeling van een doorontwikkeld/nieuw verkeersbeheersingssysteem. Kosten daarvoor en voor de implementatie van VPT2 en BEV 21 is thans beschikbaar in de periode 2007-2010.

### 5. Audits

Er lopen thans en aantal audits die ingaan op deel 2:

- a. quick scan over de adviezen van Railned over de invoeringsstudies voor BB21 en 25 kV op het bestaande net. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door TBA (Technisch bestuurskunde Advies). Het rapport is gereed en plaatst een aantal kanttekeningen bij de studies. Het rapport is op te vragen bij Justin de Kleuver, toestel 6609, of Jose Perez nummer 1037.



De resultaten worden meegenomen bij het plan van aanpak van het project BBS en bij het opstellen van de functionele eisen aan het verkeersbeheersingssysteem plus de uit te voeren KBA.

b. aanpak om te komen tot een gedragen implementatiestrategie op het bestaande net. De Haas interim-management voert een serie interviews uit met de stakeholders betrokken bij de implementatie van de nieuwe systemen op het bestaande net. De interviews moeten leiden tot een advies over inrichting van het traject dat moet leiden tot een door alle betrokkenen gedragen implementatiestrategie op het bestaande net inclusief de kritische paden, knelpunten en terugvalopties.

c. De DG-P heeft een opdracht gegeven aan Price Waterhouse Coopers over de beheersing intern V&W. Het eind-rapport is op 12 oktober met de DG-P besproken en de DG heeft ingestemd met de conclusies en aanbevelingen. In deze opdracht is tevens deel 1 meegenomen.

#### 5. Beter benutten

Het beter benutten van de bestaande infrastructuur is een hoofdlijn van de infrastructuurstrategie in het NVVP. Om te komen tot beter benutten van de bestaande infrastructuur is het van belang te werken langs verschillende lijnen:

- a. aanpassingen aan het voertuig (voertuigen met meer reizigers en goederen; treinen die sneller optrekken en stoppen zoals magneetzweeftrein en light rail)
- b. kleine inframaatregelen (aanpassingen plaats van seinen, keer- en inhaalsporen, uitbreiding opstelreinen, opwaardering electriciteitsvoorziening, perronverlening etc)
- c. nieuwe dienstregelingen (homogeniseren; dedicated infra, flex/zone/alterneren-opzet)
- d. nieuwe systemen (Bev21, VPT2, GSM-R)
- e. prijsbeleid (spitsheffing, beter benutten in daluren)

En tevens zijn van belang de randvoorwaarden voor wat betreft geluid, veiligheid en betrouwbaarheid. Deze randvoorwaarden beperken thans om te komen tot beter benutten als er geen extra maatregelen worden genomen om de randvoorwaarden op het afgesproken niveau te houden.

Onderdeel d heeft direct een link met het project BB21/BBS. Thans wordt uitgewerkt welke rol het project BB21/BBS heeft in deze totale discussie hoe te komen tot beter benutten.

Er is thans nog geen gezamenlijk V&W-visie op welke wijze we het beste kunnen komen tot beter benutten, welke combinatie van de vier lijnen en hoe kan worden omgegaan met de randvoorwaarden. De afdeling SR werkt thans uit hoe de uitwerking van deze hoofdlijn van het NVVP het beste vormgegeven kan worden en de rol van de projectleider BB21/BBS hierbij.



#### 6. Plan van aanpak BB21/BBS

De opdracht met betrekking tot de systeemontwikkeling voor de mega's is duidelijk. De komende tijd moeten er besluiten genomen worden over:

- de verbetering van de aansturing in de relatie V&W-RIB wat betreft de systeemontwikkeling voor de mega's. De DG-P benadrukt hierbij de maximale inzet van de taakorganisaties en een lichte sturing door V&W.
- de rol van de projectleider BB21/BBS bij de uitwerking van het beter benutten van de bestaande spoorweginfrastructuur. Ook beter benutten zal maximaal moeten worden voorbereid en uitgewerkt door de taakorganisaties.

Besluitvorming intern V&W hierover zal plaatsvinden aan de hand van het definitieve plan van aanpak voor het project. Naar verwachting zal dat plan van aanpak eind november gereed zijn voor bespreking in DT-DGP/DT+ en de stuurgroep grote projecten. In dit definitieve plan van aanpak worden ook de in de afgelopen periode uitgevoerde onderzoeken en audits meegenomen.

Met vriendelijk groet,

DE DIRECTEUR VERKEERSVEILIGHEID EN INFRASTRUCTUUR,

Mr M.J. Olman



