

Vergaderjaar 2007–2008

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 72

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juli 2008

Naar aanleiding van het verzoek van 13 juni 2008 (brief 08-VW-B-128 d.d. 13 juni 2008) van uw vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat over de beveiliging op het treinvak Maastricht-Visé informeer ik u als volgt.

Er zijn twee zaken die op dit moment spelen rondom de beveiliging op dit traject.

Over dit traject rijdt sinds december 2006 de Maastricht–Brussel Express, een nieuwe treinverbinding die de reistijd tussen Maastricht en Brussel aanmerkelijk heeft verkort. In juni 2007 heeft de gemeente Maastricht mij gevraagd om technische verbeteringen aan te laten brengen aan de beveiliging op dit treinvak. Deze verbeteringen aan het zogenaamde detectiesysteem moeten leiden tot een nog snellere en efficiëntere treinverbinding Maastricht–Luik–Brussel. In oktober 2007 heb ik aan de gemeente Maastricht toegezegd deze verbeteringen te zullen laten aanbrengen. Inmiddels heb ik van ProRail vernomen dat deze volgens de planning in november 2008 gerealiseerd zullen zijn.

Een ander punt betreft de toezegging aan uw Kamer van mijn ambtsvoorganger in een Algemeen Overleg op 20 december 2006 (kamerstuk 22 589/22 026, nr. 282) over het op dit traject toe te passen treinbeïnvloedingssysteem: het Nederlandse ATB-systeem of het Belgische krokodil-systeem. Alvorens hierover te kunnen besluiten moest nog overleg gevoerd worden met de verschillende vervoerders die over dit traject rijden, waaronder de NMBS. Mijn ambtsvoorganger heeft destijds toegezegd uw Kamer schriftelijk op de hoogte te stellen van de uitslag van dit overleg.

Sindsdien heeft ProRail hierover verschillende malen overleg met de betrokken vervoerders gehad. Vanwege de wens om dit grensbaanvak op een vergelijkbare manier aan te pakken als het andere grensbaanvak Roosendaal-Belgische grens en de vervoerstechnisch andere situatie

aldaar was bovendien overleg met andere vervoerders nodig. Hierdoor heeft uitsluitel hierover langer op zich laten wachten.

Inmiddels heeft ProRail besloten om het traject Maastricht-Visé tussen Maastricht Randwijck en de Belgische grens uit te rusten met het Belgische treinbeïnvloedingssysteem krokodil. Dit systeem werkt met in het spoor ter hoogte van een sein of afrembord aangebrachte contactstrips («krokodillen»), die via een borstel onder de trein de informatie over het seinbeeld doorgeeft aan de trein. Als de krokodil aan de trein doorgeeft dat een actie van de machinist nodig is wordt in de trein een attentiesignaal gegeven. De machinist moet het waarnemen van het sein en het attentiesignaal bevestigen door het indrukken van een «waakzaamheidsknop». Uitblijven van deze bevestiging leidt tot een automatische snelremming van de trein.

De keuze voor dit systeem heeft plaatsgevonden in goed overleg met en met instemming van de vervoerders die gebruikmaken van dit traject. Alhoewel niet alle treinsoorten uit het materieelpark van NS kunnen rijden over baanvakken die uitgerust zijn met dit krokodil-systeem was dat voor NS geen reden om hiertegen bezwaar te maken. Over dit baanvak rijden immers vooral treinen van de NMBS en treinen van NS die doorrijden in België, en daarom al geschikt zijn om te kunnen rijden over baanvakken die uitgerust zijn met het krokodil-systeem.

Nadat dit traject uitgerust is met het krokodil-systeem hoef ik aan ProRail geen ontheffing meer te verlenen voor de aanwezigheid van baanapparatuur van een treinbeïnvloedingssysteem in de baan (artikel 7, eerste lid van de Spoorwegwet).

Zoals mijn ambtsvoorganger op 19 december 2006 in antwoord op vragen van de leden Gerkens en Roemer heeft aangegeven (brief met kenmerk IVW/TER/C11 008 037) is het risico dat gepaard gaat met het ontbreken van een treinbeïnvloedingssysteem op dit traject acceptabel. Desalniettemin ben ik blij dat het veiligheidsniveau met het aanbrengen van het krokodil-systeem omhoog gaat vanwege de NMBS-treinen die hier rijden en met dit systeem zijn uitgerust.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings