

Vergaderjaar 2013–2014

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 159

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 november 2013

Naar aanleiding van de aangekondigde mondelinge vraag van het lid Bashir (SP) inzake berichtgeving over vermeende veiligheidsrisico's op het spoor in relatie tot de aanleg van ATB-Verbeterde versie (ATB-Vv), hecht ik eraan uw Kamer hierover schriftelijk te informeren. Dit gezien de hoge mate van technische informatie. Er werd gesteld dat mijn ambtsvoorganger uw Kamer niet zou hebben geïnformeerd over het feit dat ATB-Vv niet helemaal veilig zou zijn.

Ik wil u nader informeren over de wijze waarop tot uitrol van ATB-Vv is gekomen en hoe de informatieverstrekking aan uw Kamer is gelopen. Ik herken mij niet in het beeld dat sprake zou zijn van grote veiligheidsrisico's op het spoor, noch dat ik of mijn voorgangers de Kamer onjuist of onvoldoende zouden hebben geïnformeerd.

Allereerst wil ik benadrukken dat de veiligheid op het spoor in Nederland op een zeer hoog niveau staat. Dat betekent vanzelfsprekend niet dat risico's voor 100% kunnen worden uitgesloten. In mijn brief van 11 december 2012 (Kamerstuk 29 893, nr. 137) heb ik uw Kamer, naar aanleiding van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid op het ongeval bij Amsterdam Westerpark en het door de spoorsector opgestelde STS-Verbeterplan, uitgebreid geschetst welke aanpak ik voorsta om de veiligheid op het spoor naar een nog hoger niveau te brengen, waaronder maatregelen die moeten bijdragen aan het terugdringen van het aantal stoptonend sein (STS) passages. Hiertoe behoort ook de verdere uitrol van ATB-Vv. ATB-Vv verkleint de kans op een botsing als ondanks alle andere maatregelen een trein toch door rood rijdt. Het is daarmee een extra technisch vangnet.

De introductie van ATB-Vv heeft haar oorsprong in het door de spoorsector in 2005 opgestelde plan om de toentertijd snel stijgende trend in het aantal STS-passages terug te dringen. In 2004 was het aantal STS-passages gestegen naar 284 keer per jaar. Om dit onaanvaardbaar hoge aantal terug te dringen, hadden zowel het ministerie als de sector

behoefte aan maatregelen die zo snel mogelijk tot een zo groot mogelijk resultaat zouden leiden. Als één van de eerste stappen is toen gestart met de aanleg van een extra vangnet boven op het bestaande spoorbeveiligingssysteem in de vorm van aanvankelijk 1000 ATB-Vv installaties. Daarvoor is door mijn ministerie ook geld beschikbaar gesteld. Met dit extra vangnet komen treinen ook wanneer ze langzamer dan 40 km/u rijden automatisch tot stilstand. Minister Peijs heeft uw Kamer dit plan per brief van 17 mei 2005 (Kamerstuk 29 893, nr. 9) doen toekomen. Het toevoegen van een extra vangnet aan het bestaande ATB-systeem (pas enkele jaren later ATB-Vv genoemd) was daarvan onderdeel. Een afweging wel of niet monitoren was op dat moment niet aan de orde. Evenmin is toen besloten om vanwege kosten af te zien van monitoring.

Vanwege de urgentie om snel iets aan hoge aantal STS-passages te doen is door ProRail bij het ontwerp van ATB-Vv gekozen voor een snel en effectief vangnet, mede in afwachting van het nieuwe beveiligingssysteem ERTMS. De snelle introductie van ATB-Vv is succesvol gebleken en heeft een forse bijdrage geleverd aan de daling van het aantal STS-passages van 284 keer per jaar in 2004 naar 172 keer in 2012. Uw Kamer wordt jaarlijks over de voortgang in de aanpak van STS-passages geïnformeerd.

Zowel ProRail als mijn ambtsvoorgangers zijn open geweest over het feit dat ATB-Vv weliswaar een waardevol extra vangnet vormt, maar niet technisch foutloos is. Zo heeft Minister Eurlings uw Kamer bij de aanbieding van het zogenaamde SAVE-rapport per brief van 28 juni 2010 (Kamerstuk 29 893, nr. 103) geïnformeerd over de verdere uitrol van ATB-Vv alsmede enkele andere maatregelen om het aantal STS-passages te verminderen. Ten aanzien van de betrouwbaarheid van ATB-Vv zegt het rapport: «Bij een ATB-Vv sein is de kans op een STS-passage afgenomen en de kans op bereiken van het echte gevaarpunt extra klein. Maar ATB-Vv is niet 100% effectief en is geen beveiligingssysteem in die zin. Daarnaast is het niet «failsafe» opgezet. Het is een verbetering, een extra vangnet, maar met merkbare mazen». Met «niet failsafe» wordt bedoeld, dat bij een storing een trein niet automatisch tot stilstand wordt gebracht, zoals dit bij de klassieke ATB (Eerste Generatie) wel het geval is. Ook Minister Schultz van Haegen heeft uw Kamer per brief van 4 mei 2012 (Kamerstuk 29 893, nr. 133) aangegeven dat «het aantal STS-passages zelfs met een maximale uitrol van ATB-Vv nooit tot nul gereduceerd zal worden. ATB-Vv is een vangnet, maar niet foutloos».

Het vooraf wegnemen van de technische beperkingen van ATB-Vv, en het volledig «failsafe» uitvoeren ervan, zou de introductie ervan enkele jaren extra hebben gekost, hetgeen gezien de urgentie onwenselijk was. ProRail is samen met vervoerders sindsdien verder gegaan met de aanleg van ATB-Vv installaties. Per brief van 28 juni 2013 (Kamerstuk 29 893, nr. 149) heb ik uw Kamer geïnformeerd over mijn besluit om in de periode 2013 en 2014 nog eens 800 seinen van ATB-Vv te voorzien, waarmee eind 2014 in totaal ca. 2500 seinen in Nederland hiermee zijn uitgerust.

Ik hecht er aan te benadrukken, dat ATB-Vv ook nu al een zeer hoge betrouwbaarheid kent en een effectieve aanvulling op de totale spoorbeveiliging vormt. Om die betrouwbaarheid nog verder te optimaliseren heeft ProRail recent het voornemen ontwikkeld om te komen tot een ATB-Vv monitoringsysteem. Enkele maanden geleden is ProRail gestart met de aanbestedingsprocedure voor een landelijke uitrol van dit monitoringsysteem. Toevoeging van een systeem van monitoring betreft een eigen afweging van ProRail vanuit haar verantwoordelijkheid voor een veilige berijdbaarheid van de spoorinfrastructuur. Dekking geschiedt vanuit de reguliere budgetten van ProRail. Inmiddels is de ontwikkeling

van het systeem gegund aan Strukton. De aanbesteding voor de daadwerkelijke uitrol loopt nog en zal naar verwachting rond 1 januari 2014 zijn afgerond. In tegenstelling tot wat de berichtgeving in de media suggereert, is geen sprake van het »herstellen van een constructiefout«, maar van het toevoegen van opnieuw een extra vangnet aan het totale beveiligingssysteem. ATB-Vv installaties zijn nu al onderworpen aan jaarlijkse handmatige controle. Maar door middel van monitoring kan op afstand door ProRail bekeken worden of een ATB-Vv installatie naar behoren functioneert. De uitrol van het monitoringsysteem zal in de 2^e helft van 2014 zijn afgerond. Daarnaast wordt door de sector gewerkt aan een waarschuwingssysteem om machinisten voor een rood sein te waarschuwen, en aan een systeem om de treindienstleider bij rijden door rood te waarschuwen zodat deze andere machinisten kan waarschuwen.

Tegelijkertijd ben ik de gesprekken met ProRail aan het afronden voor wat betreft een verdere landelijke uitrol van ATB-Vv (inclusief monitoring) als extra vangnet in aanloop naar ERTMS. Ik verwacht deze gesprekken binnen enkele weken af te ronden. Na afronding zal ik uw Kamer over mijn besluit inzake verdere uitrol van ATB-Vv informeren, waarbij ik tevens zal ingaan op de daarmee samenhangende uitrol van het monitoringsysteem.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld