

Vergaderjaar 2011–2012

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 126

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 november 2011

Hierbij informeer ik uw Kamer over de aanpak van stoptonend sein passages (STS-passages) conform mijn toezegging naar aanleiding van een vraag van de heer Aptroot in het mondelinge vragenuur van 13 september 2011 en de toezegging in mijn brieven aan uw Kamer over veiligheid van het railvervoer van 30 juni 2011¹ en van 14 januari 2011². Ik ga met name in op de voortgang van de implementatie van Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv), de effectiviteit van ATB-Vv en de vervolgstappen.

Voortgang implementatie ATB-Vv

Conform mijn toezegging van 14 januari 2011 zijn inmiddels 1 264 seinen uitgerust met ATB-Vv. In augustus 2011 heb ik aan ProRail opdracht gegeven om in aanvulling daarop bij 350 seinen ATB-Vv aan te brengen. De selectie van deze seinen was in het bijzonder gebaseerd op het Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. ProRail heeft mij bevestigd dat de aanleg hiervan, conform mijn toezegging in het overleg met uw Kamer op 24 november 2010, in 2012 zal worden afgerond. Dan hebben we dus 1 614 seinen uitgerust met ATB-Vv. Zoals aangegeven in het op 28 juni 2010³ naar uw Kamer gestuurde onderzoeksrapport van het bureau Save⁴ komen in totaal circa 5 150 seinen op het Nederlandse spoorwegnet in aanmerking voor installatie van ATB-Vv. Dan rijst de vraag hoe zinvol en doelmatig het is om bij de resterende 3 536 seinen ook ATB-Vv te installeren. Deze vraag betreft een kosten/baten-afweging, die alleen beantwoord kan worden op basis van inzicht in de effectiviteit van ATB-Vv.

Effectiviteit ATB-Vv

Op 30 juni 2011 heb ik u de «STS-rapportage 2010» van de IVW gestuurd. Hierin staat dat de IVW verwacht dat, na installatie van alle hierboven genoemde 1 614 ATB-Vv-seinen, het aantal STS-passages met 38% zal zijn gereduceerd ten opzichte van 2003 en het daaraan verbonden risico met

¹ Kamerstuk 29 893, nr. 121.

² Kamerstuk 29 893, nr. 118.

³ Kamerstuk 29 893, nr. 103.

⁴ «Onafhankelijk onderzoek STS-problematiek», 17 mei 2010.

67%. Hier bijgevoegd ontvangt u de op 14 januari 2011 door mij toegezegde evaluatie van de effectiviteit van ATB-Vv, die de Spoorbranche op mijn verzoek heeft gemaakt. De Spoorbranche heeft mij bij schrijven van 18 oktober 2011 de rapportage «Effectiviteit ATB Verbeterde versie, onderzoek naar reductie in aantallen en risico van STS-passages» d.d. 17 juni 2011 aangeboden.¹

De Spoorbranche verwacht dat het aantal STS-passages met 43% zal zijn gereduceerd en het daaraan verbonden risico met 71%. Zowel de verwachting van IVW als die van de Spoorbranche komt in de buurt van de STS-doelstellingen van 50% aantal-reductie en 75% risico-reductie, maar ligt nog wel daaronder.

Vervolgstappen

Op 4 juni 2010 heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer geïnformeerd over de voorkeursbeslissing van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS)². Hierin is € 24 mln. gereserveerd voor de aanleg van extra ATB-Vv-seinen. Op 13 september 2011 heb ik aangegeven op basis van kengetallen dat hiermee circa 500 seinen voorzien kunnen worden van ATB-Vv. Waar ATB-Vv precies binnen PHS nodig blijkt, is onderdeel van de uitwerkingsfase van PHS.

Als deze reservering inderdaad volledig gebruikt zal worden voor circa 500 ATB-Vv-seinen resteren circa 3 000 seinen zonder ATB-Vv³. De kosten om deze circa 3 000 seinen van ATB-Vv te voorzien bedragen ongeveer € 150 mln. Vooralsnog wil ik deze ongeveer 3 000 seinen niet van ATB-Vv voorzien, en wel om de volgende redenen:

- Zoals hierboven aangegeven worden de STS-doelstellingen met de nu geplande, en grotendeels al gerealiseerde, 1 614 ATB-Vv-seinen benaderd. Uit de jaarlijkse rapportage over STS-passages die door de Inspectie wordt opgesteld zal blijken in hoeverre de STS-doelstellingen daadwerkelijk zijn gehaald.
- Zoals in bijgevoegde rapportage van de Spoorbranche aangegeven blijken op basis van de gehanteerde selectiemethoden de nu geplande 1 614 ATB-Vv-seinen effectief te zijn. Dat wil zeggen dat hiermee de meest risicovolle seinen voorzien worden van ATB-Vv en dat de minder risicovolle seinen resteren. Uit oogpunt van doelmatigheid zou het minder kosteneffectief zijn om die ook met ATB-Vv uit te rusten.
- Op 12 juli 2010 heeft mijn ambtsvoorganger bij de beantwoording van vragen van het lid Cramer aangegeven dat de spoorbranche in 2013 een voorstel voor verdere implementatie van ERTMS zal doen, rekening houdend met onder andere de behoefte aan capaciteitsgroei conform PHS en de mogelijkheden die ERTMS biedt voor de vergroting van de railveiligheid. Om kapitaalvernietiging te voorkomen wil ik dan ook eerst dit ERTMS-implementatievoorstel van de spoorbranche beoordelen, alvorens te besluiten over eventuele extra ATB-Vv-seinen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Kamerstuk 32 404 nr. 1.

³ Deze seinen zijn wel allemaal voorzien van het gebruikelijke systeem ATB Eerste Generatie.