

Vergaderjaar 2014–2015

**29 893**

## **Veiligheid van het railvervoer**

**Nr. 177**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 25 november 2014

In mijn brief van 23 juni 2014 (Kamerstuk 29 893, nr. 171) heb ik uw Kamer geïnformeerd over de besluitvorming inzake de verdere implementatie van Automatische TreinBeïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv), in aanvulling op de nu al gerealiseerde circa 2.500 ATB-Vv-installaties, en over de mogelijke financiering daarvan. Hieraan gerelateerd is het verzoek van uw commissie voor Infrastructuur en Milieu van 27 juni 2014 om niet eerder onomkeerbare stappen te zetten inzake de verdere uitrol van ATB-Vv dan nadat uw Kamer de gelegenheid heeft gehad zich hierover te kunnen uitspreken. Inmiddels kan ik u informeren over het voornemen om aan ProRail opdracht te geven voor de aanleg van circa 400 extra ATB-Vv-installaties op corridors en bij seinen waar deze de grootste bijdrage hebben aan het vergroten van de spoorveiligheid. Hieronder is achtereenvolgens de selectie van corridors en seinen en de financiering toegelicht.

#### Selectie ATB-Vv-seinen

Bij verschillende gelegenheden is uw Kamer geïnformeerd over de implementatie van ATB-Vv. Zo heb ik uw Kamer op 21 maart 2014 (Kamerstuk 29 893, nr. 164) geïnformeerd over de effectiviteit van ATB-Vv bij het terugdringen van het aantal stoptonend sein passages (STS-passages) en vooral van de daaraan verbonden risico's. Deze effectiviteit is nog eens bevestigd in het ILT-rapport «STS-passages 2013», dat met mijn brief van 23 juni 2014 naar uw Kamer is gestuurd.

In de brieven aan uw Kamer van onder andere 19 december 2013 (Kamerstuk 29 893, nr. 161) en 23 juni 2014 heb ik uw Kamer aangegeven voorstander te zijn van een verdere landelijke uitrol van ATB-Vv voor de periode waarin ERTMS nog niet volledig operationeel is. Daartoe heb ik ProRail verzocht met een voorstel te komen voor de verdere implementatie van ATB-Vv. In dit voorstel maakt ProRail onderscheid tussen categorieën seinen waarbij de aanleg van ATB-Vv een substantiële

bijdrage aan de spoorveiligheid oplevert en categorieën seinen waarbij sprake is van een laag veiligheidsrisico en waarbij aanleg van ATB-Vv slechts in geringe mate bijdraagt aan extra veiligheidswinst. ATB-Vv levert de grootste bijdrage aan de spoorveiligheid bij seinen op het hoofdspoor bij een mogelijk gevaarpunt<sup>1</sup> en bij seinen op een rangeerterrein met directe toegang naar het hoofdspoor<sup>2</sup>. Bij seinen op het hoofdspoor zonder gevaarpunt<sup>3</sup> en op een rangeerterrein zonder directe toegang naar het hoofdspoor<sup>4</sup> is de bijdrage aan de spoorveiligheid aanmerkelijk minder. ProRail stelt daarom voor om prioriteit te geven aan de aanleg van ATB-Vv bij seinen uit de risicocategorieën 1 en 2 die nog niet met ATB-Vv zijn uitgerust, tezamen circa 1.750 seinen. Over de overige seinen uit de risicocategorieën 3 en 4, tezamen circa 900 seinen, kan in een later stadium besloten worden.

ProRail stelt in haar voorstel bovendien voor om deze verdere ATB-Vv-uitrol uit oogpunt van efficiency corridorsgewijs uit te voeren in de vrije ruimte van het bestaande onderhoudsrooster teneinde extra hinder voor de treindienst, en daarmee de treinreiziger, te voorkomen. Uitrol zal plaatsvinden in jaarlijkse tranches met prioriteit voor de corridors waar het treinverkeer zal toenemen.

Uw Kamer is meermalen geïnformeerd dat een verdere uitrol van ATB-Vv van groot belang is voor de spoorveiligheid voor de periode waarin ERTMS nog niet volledig operationeel is. Het door ProRail gedane voorstel om daarbij prioriteit te geven aan aanleg van ATB-Vv bij seinen uit de beide hoogste risicocategorieën, waar de grootste veiligheidswinst te behalen valt, is daarmee in lijn. De inzet is dan ook om deze, in totaal circa 1.750, meest effectieve ATB-Vv-installaties aan te leggen op basis van een corridorsgewijze aanpak, waarbij per jaar besloten wordt over een tranche met een selectie van corridors op basis van onder andere de extra bijdrage aan de spoorveiligheid, de meest recente inzichten in de uitrol van ERTMS en de beschikbare financiële ruimte. Naar verwachting vergt dit een investering van in totaal circa € 70 mln.<sup>5</sup> Een besluit over het uitrusten van de overige circa 900 seinen met ATB-Vv, waarmee een extra investering van nog eens circa € 36 mln. gemoeid zou zijn, is dan ook niet opportuun, gezien de geringe spoorveiligheidswinst die hiermee geboekt zou worden. Indien van aanleg van deze 900 installaties wordt afgezien, kan de totale investering in ATB-Vv substantieel lager uitvallen dan de in mijn brief aan uw Kamer van 19 december 2013 genoemde € 112 mln.<sup>6</sup> Hiermee wordt tevens tegemoet gekomen aan de terughoudendheid van uw Kamer ten aanzien van de verdere implementatie van ATB-Vv, zoals die onder andere is toegelicht in het Algemeen Overleg van 22 januari 2014 (Kamerstuk 33 652, nr. 13) in verband met de verdere implementatie van ERTMS en zoals die ook blijkt uit het hierboven aangehaalde verzoek van uw commissie voor Infrastructuur en Milieu om geen onomkeerbare stappen te zetten inzake de verdere uitrol van ATB-Vv.

Als eerste tranche zal ProRail circa 400 ATB-Vv-installaties aanleggen op de twee corridors waar in de komende jaren de intensiteit van het treinverkeer het sterkst zal toenemen. De bijdrage aan de verbetering van de spoorveiligheid zal hier naar verwachting het grootst zijn. Het betreft de volgende corridors:

<sup>1</sup> Dit zijn de zogenaamde «prioriteit 1-seinen». Het gevaarpunt kan bijvoorbeeld een overweg, kruising, wissel of beweegbare brug zijn.

<sup>2</sup> Dit zijn de zogenaamde «prioriteit 2-seinen».

<sup>3</sup> Dit zijn de zogenaamde «prioriteit 3-seinen».

<sup>4</sup> Dit zijn de zogenaamde «prioriteit 4-seinen».

<sup>5</sup> excl. BTW

<sup>6</sup> excl. BTW

- De zogenaamde «A2-corridor» tussen Alkmaar en Maastricht. Zoals in mijn brief aan uw Kamer van 17 juni 2014 (Kamerstuk 32 404, nr. 74) aangegeven zal op een deel van deze corridor naar verwachting al vanaf 2017 een intensievere treindienst plaatsvinden in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS). In de naar uw Kamer gestuurde Voortgangsrapportage ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 28, 30 september 2014) en Voorkeursbeslissing ERTMS (Kamerstuk 33 652, nr. 14, 11 april 2014) is de planning van ERTMS beschreven. Het traject tussen Amsterdam en de aansluiting met de Betuweroute op deze corridor zal in 2020 volledig voorzien zijn van ERTMS en naar verwachting zullen in 2022 alle treinen hiermee zijn uitgerust. Hieruit blijkt dat de intensivering van de treindienst eerder plaatsvindt dan de implementatie van ERTMS. Daarom vind ik de aanleg van ATB-Vv op deze corridor, vooruitlopend op de ERTMS-implementatie, een effectieve en doelmatige investering die nog een ruim aantal jaren een bijdrage zal leveren aan de spoorveiligheid.
- De Brabantroute tussen Kijfhoek en de Duitse grens bij Venlo. Ook dit is één van de PHS-corridors. Bovendien zal het goederenverkeer op dit traject in de komende jaren toenemen als gevolg van de aanleg van het derde spoor langs de Betuweroute van Zevenaar/Emmerich tot Oberhausen. Zoals aangegeven in mijn brief aan uw Kamer van 14 oktober 2014 (Kamerstuk 22 589, nr. 320) zal hierdoor in de periode 2015–2022 de spoorcapaciteit van de grensovergang bij Zevenaar beperkt worden en, als gevolg daarvan, meer goederenverkeer gebruik gaan maken van de grensovergang bij Venlo en de Brabantroute. Door de aanleg van ATB-Vv op dit traject wordt een bijdrage geleverd aan de spoorveiligheid en aan het maatregelenpakket, zoals ik dat in mijn brief van 14 oktober 2014 heb beschreven.

ProRail verwacht dat deze ATB-Vv-aanleg op beide corridors eind 2016 gerealiseerd zal zijn. Zoals hierboven aangegeven zullen deze aanlegwerkzaamheden plaatsvinden in de vrije ruimte van het bestaande onderhoudsrooster teneinde extra hinder voor de treinreiziger te voorkomen.

### Financiering

Naar verwachting zal de aanleg van deze eerste tranche ATB-Vv-installaties op de A2-corridor en de Brabantroute ongeveer € 16 mln.<sup>7</sup> kosten. ProRail heeft binnen de reguliere middelen voor beheer, onderhoud en vervanging<sup>8</sup> al € 10 mln. beschikbaar voor beheer, onderhoud en vervanging van beveiligingssystemen op deze twee corridors. Met € 6 mln. meerkosten zal dit direct met ATB-Vv plaatsvinden. Zoals hierboven aangegeven wordt deze aanleg ten dele veroorzaakt door de intensivering van het treinverkeer conform PHS. Vandaar dat de financiële dekking voor € 6 mln. komt uit de bestaande reservering voor ATB-Vv-seinen in PHS<sup>9</sup>.

Voor de resterende circa 1.350 ATB-Vv-installaties uit de prioriteitscategorieën 1 en 2 zal uw Kamer een voorstel ontvangen voor een nieuwe tranche met een selectie van corridors op basis van onder andere de extra bijdrage aan de spoorveiligheid, de meest recente inzichten in ERTMS en de beschikbare financiële ruimte.

<sup>7</sup> excl. BTW

<sup>8</sup> artikel 13.02 Infrastructuurfonds

<sup>9</sup> Zie onder andere Kamerstuk 33 652, nr. 28 (2 oktober 2014), Kamerstuk 33 652, nr. 14 (11 april 2014), en Kamerstuk 29 893, nr. 126 (11 november 2011).

Met bovenstaande aanpak wordt de spoorveiligheid in het algemeen verbeterd en de problematiek van stoptonend sein passages in het bijzonder verder teruggedrongen.

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