

Vergaderjaar 2013–2014

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 164

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 21 maart 2014

In het Algemeen Overleg over ERTMS op 22 januari 2014 (Kamerstuk 33 652, nr. 13) heb ik toegezegd uw Kamer een nadere onderbouwing te sturen over mijn besluit om te investeren in ATB-Vv¹, en daarbij specifiek in te gaan op de effectiviteit van ATB-Vv bij de aanpak van stoptonend sein passages («STS-passages») bij zogenaamde «recidieve seinen».

Effectiviteit ATB-Vv

Ik heb uw Kamer bij verschillende gelegenheden geïnformeerd over de effectiviteit van ATB-Vv bij de vermindering van het aantal STS-passages en van de daaraan verbonden risico's. In mijn brief van 13 januari 2014 (Kamerstuk 29 893, nr. 162) heb ik u aangegeven dat in 2005 is besloten deze extra functie aan het bestaande ATB-systeem toe te voegen, waarmee ook bij snelheden lager dan 40 km/uur een trein automatisch tot stilstand kan worden gebracht. ATB-Vv draagt daarmee bij aan een vermindering van het aantal STS-passages en vooral ook aan het reduceren van het risico als een trein desondanks toch nog door rood rijdt. Dankzij ATB-Vv wordt in dat geval immers het rode sein met een lagere snelheid gepasseerd, waardoor de kans dat het gevaarpunt (het punt in de infrastructuur waar een botsing of ontsporing zou kunnen optreden) bereikt wordt kleiner is.

De jaarlijkse rapporten over STS-passages van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) laten zien dat met de introductie van ATB-Vv het aantal en de risico's van STS-passages sinds 2007 substantieel zijn gedaald. Zo staat in het op 28 juni 2013 naar uw Kamer gestuurde ILT-rapport «STS-passages 2012, Analyse en resultaten over de periode 2008–2012» (Kamerstuk 29 893, nr. 149):

¹ Automatische TreinBeïnvloeding Verbeterde versie

«Op basis van de informatie.....kan geconcludeerd worden dat de keuze van de seinen met ATB-Vv een grote invloed heeft op de risicoreductie en dat ATB-Vv effectief is, zeker op het gebied van risicoreductie.»

In de periode 2007–2012 is het aantal STS-passages gedaald met 102² en de daaraan verbonden risico's met ca. 60%. De definitieve cijfers over 2013 zijn nog niet bekend. Deze zullen, zoals gebruikelijk en zoals toegezegd in het Algemeen Overleg over Spoor op 22 januari 2014, vóór de zomer aan u worden aangeboden.

In mijn brief van 13 januari 2014 verwees ik tevens naar een aantal onafhankelijke onderzoeken (o.a. door Horvat en Partners in 2007 en SAVE in 2010) die de effectiviteit van ATB-Vv als extra vangnet hebben bevestigd. Zo staat in het onderzoeksrapport van SAVE:

«Bij een ATB-Vv-sein zal de kans op STS-passages afnemen met 73% en is de kans op bereiken van het echte gevaarpunt gereduceerd met 79%.»

Voorts verwijs ik naar het rapport van de spoorsector dat mijn ambtsvoorganger uw Kamer per brief van 11 november 2011 (Kamerstuk 29 893, nr. 126) heeft toegestuurd. In dit rapport wordt geprognostiseerd dat volledige landelijke implementatie van ATB-Vv het aantal STS-passages kan terugbrengen tot ca. 110 per jaar.

In mijn brief aan uw Kamer van 13 januari 2014 heb ik dan ook aangegeven dat ik de additionele uitrol van ATB-Vv als een zinvolle toevoeging aan het totale bouwwerk van veiligheidsmaatregelen beschouw voor de periode dat ERTMS nog niet landelijk geïmplementeerd is. Deze verdere uitrol van ATB-Vv zal grotendeels in de periode 2015–2018 plaatsvinden. Leidende principes zijn een naadloze overgang van ATB-Vv naar ERTMS en een doelmatige besteding van financiële middelen. ProRail werkt momenteel aan de uitvoeringsplanning voor deze verdere uitrol. Hierbij is van belang dat daar waar op korte termijn volledig onder ERTMS gereden kan worden seinen niet van ATB-Vv worden voorzien. Zoals toegezegd in mijn brief van 19 december 2013 (Kamerstuk 29 893, nr. 161) zal ik uw Kamer over deze verdere ATB-Vv-uitrol informeren zo gauw ik deze van ProRail heb ontvangen. Ook zal ik uw Kamer op korte termijn informeren over de Voorkeursbeslissing voor de verdere implementatie van ERTMS. Ten aanzien van de samenhang met ERTMS verwijs ik bovendien naar de afspraak om in de rapportages aan uw Kamer over «groot project ERTMS» een aparte paragraaf over de uitrol van ATB-Vv op te nemen, inclusief financiële tabel.

Recidieve seinen

In het Algemeen Overleg over ERTMS op 22 januari 2014 werd door uw Kamer specifiek gevraagd naar de effectiviteit van ATB-Vv bij de aanpak van zogenaamde «recidieve seinen». In de jaarlijks naar uw Kamer gestuurde ILT-rapporten over de ontwikkelingen rondom STS-passages wordt specifieke aandacht besteed aan STS-passages bij «recidieve seinen». Een recidief sein is een sein waarbij in een periode van 5 achtereenvolgende jaren 3 keer of vaker door rood is gereden. Vergelijking van de resultaten uit de ILT-onderzoeksrapporten over de periodes 2006–2010 (Kamerstuk 29 893, nr. 121), 2007–2011 (Kamerstuk 29 893, nr. 135) en 2008–2012 laat de volgende resultaten zien.

² Van 275 in 2007 naar 173 in 2012. Doelstelling is maximaal 133 STS-passages per jaar.

periode	aantal STS-passages bij recidieve seinen	aandeel recidieve seinen bij STS-passages	aantal recidieve seinen
2006–2010	256	21,6%	72
2007–2011	229	21,7%	66
2008–2012	176	18,5%	51

Op basis hiervan kan geconcludeerd worden dat er sprake is van een vermindering van het aantal STS-passages bij recidieve seinen, van het aandeel dat recidieve seinen innemen bij het totale aantal STS-passages en van het aantal recidieve seinen.

Voor de beoordeling van de effectiviteit van ATB-Vv bij recidieve seinen is verder van belang dat er rekening gehouden moet worden met een doorlooptijd tussen het moment dat het sein als «recidief» wordt gekwalificeerd en het vervolgens daadwerkelijk van ATB-Vv is voorzien. Op basis van bovenstaande analyse concludeer ik dat de aanleg van ATB-Vv bij recidieve seinen effectief is.

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