

Vergaderjaar 2008–2009

29 893

Veiligheid van het railvervoer

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 75

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 september 2008

Hierbij doe ik u toekomen de rapportage «*STS-passages 2007, analyse en resultaten over de periode 2003–2007*» van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (bijlage 1)¹ en de reactie d.d. 29 augustus 2008 van de spoorbranche hierop (brief met kenmerk RvB/BK/20812138V2, bijlage 2)¹. Tevens ontvangt u hierbij de rapportage «*Rijweginstelling en roodseinpassages*» van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (bijlage 3)¹. Hieronder licht ik de belangrijkste conclusies uit deze rapportages toe en geef ik aan welke maatregelen ik op basis daarvan zal nemen.

Doelstellingen voor reductie van STS-passages en daaraan verbonden risico's

De STS-doelstellingen zoals die in 2004 door de spoorbranche zijn voorgesteld ambiëren een reductie van het aantal STS-passages met 50% en een vermindering van het aan deze STS-passages verbonden risico met 75% in 2009 ten opzichte van 2003. Zoals aangegeven in mijn brief aan uw Kamer van 14 juli 2008 (Kamerstuk 29 893, nr. 74) is in de rapportage «*STS-passages 2007, analyse en resultaten over de periode 2003–2007*» geëvalueerd in hoeverre de huidige ontwikkelingen rondom STS-passages en de verwachte effecten van de in gang gezette maatregelen zullen leiden tot het behalen van deze STS-doelstellingen.

De Inspectie heeft op basis van de STS-passages tussen 2004 en 2007 een prognose gedaan over de effectiviteit van ATB Verbeterde versie. Op basis van deze historische gegevens is geprognosticeerd in hoeverre de STS-doelstellingen behaald worden door de implementatie van dit systeem. De Inspectie concludeert dat volgens de huidige inzichten de reductie van het aantal STS-passages in 2009 ten opzichte van het referentiejaar 2003 10–15% zal bedragen en de reductie van het daaraan verbonden risico 22–49%. Deze reducties zijn grotendeels te danken aan de implementatie van ATB Verbeterde versie.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Met 10% van het totaal aantal seinen in Nederland dat met ATB Verbeterde versie wordt uitgerust, wordt deze risicoreductie bereikt. Hieruit blijkt de effectiviteit van ATB Verbeterde versie.

De in de IVW-rapportage geprognosticeerde reducties zijn minder dan destijds door de spoorbranche aangegeven, maar ik blijf vooralsnog vasthouden aan het realiseren van de huidige STS-doelstellingen. Naar aanleiding van het IVW-rapport «STS-passages 2006» heeft de spoorbranche uitgebreid onderzoek gedaan. De maatregelen die daaruit voortvloeien moeten deels nog geïmplementeerd worden. Ik heb uw Kamer daarover geïnformeerd in mijn brief van 14 juli 2008. Mede om die reden deel ik de mening van de spoorbranche dat pas na de eerste helft van 2009 een beter beeld gegeven kan worden over het verschil tussen de feitelijke risicoreductie en de STS-doelstellingen.

Ik heb aan de spoorbranche gevraagd om in een kosten/baten-analyse aan te geven hoeveel extra seinen voorzien moeten worden van ATB Verbeterde versie om de STS-doelstellingen alsnog te behalen. Aan de hand van de cijfers over de STS-passages in de eerste helft van 2009, de kosten/baten-analyse van de spoorbranche en de evaluatie die de spoorbranche zal maken zal ik in 2009 besluiten hoeveel extra seinen van ATB Verbeterde versie voorzien zullen worden.

Rijweginstelling en roodseinpassages

In de rapportage «*STS-passages 2007, analyse en resultaten over de periode 2003–2007*» is uitgebreid beschreven in hoeverre verschillende mogelijke oorzaken het passeren van een stoptonend sein veroorzaken en bijdragen aan de daaraan verbonden risico's. In het Algemeen Overleg van 7 februari 2007 heeft mijn ambtsvoorganger toegezegd u nader te informeren over de relatie tussen vertrek op geel en STS-passages. In paragraaf 7.3 van deze rapportage is uitgebreid beschreven in hoeverre bij verschillende mogelijke vertreksituaties sprake is van STS-passages. Daarbij is geconcludeerd dat bij vertrek op geel met direct daaropvolgend een STS-passage er een potentieel risico is met meer schade aan de infrastructuur en met een grotere kans op een botsing dan wanneer een trein na vertrek gewoon kan doorrijden («vertrek op groen»). De Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft een apart onderzoek naar de relatie tussen de rijweginstelling en STS-passages uitgevoerd. In de hier bijgevoegde rapportage daarover («*Rijweginstelling en roodseinpassages*», 9 april 2008) wordt onder andere geconcludeerd dat vertrek op geel leidt tot een hoger risico, maar niet volledig uitgesloten kan worden. Het volledig elimineren van «vertrek op geel» zou immers leiden tot onacceptabel groot capaciteitsverlies in de spits op drukke emplacementen. Aanbevolen wordt om te overwegen op de meest risicovolle locaties ATB Verbeterde versie aan te leggen. Deze conclusie is in lijn met de op 12 december 2006 door mijn ambtsvoorganger naar uw Kamer gestuurde brief over dit onderwerp (Kamerstuk 29 893, nr. 41). Ik zal de spoorbranche dan ook vragen om conform dit advies van de Inspectie Verkeer en Waterstaat te onderzoeken op welke van dergelijke locaties ATB Verbeterde versie een bijdrage kan leveren aan de reductie van risico's die verbonden zijn aan STS-passages bij vertrek op geel. De resultaten hiervan zal ik meenemen bij mijn keuze in 2009 welke extra seinen hiermee uitgerust zullen worden.

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