

Aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu  
Mevrouw W.J. Mansveld  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Datum 11 juni 2014  
Uw kenmerk IENM/BSK-2013/165947  
Ons kenmerk EDMS 3580920  
Bijlage(n) 2  
Onderwerp Verdere uitrol ATB-Vv

Geachte mevrouw Mansveld,

In mijn brief van 3 juli 2013 (kenmerk 3385063) heb ik u het voorstel gedaan voor een verdere uitrol van ATB-Vv, als één van de maatregelen om een veiliger spoor te bewerkstelligen. In uw brief van 2 december 2013 hebt u hierop positief gereageerd, met de opmerking de uitrolplanning van ATB-Vv zo veel als mogelijk af te stemmen met de voorgenomen implementatie van ERTMS. U hebt ons verzocht om een uitvoeringsplanning en om een voorstel hoe de financiële middelen voor ATB-Vv binnen de voor ProRail beschikbare budgetten kunnen worden opgevangen. Daarnaast hebt u aangedrongen op zo spoedig mogelijke implementatie van het monitoringsysteem van de werking van de ATB-Vv-installaties. In deze brief ga ik op de verschillende vragen in.

Postadres  
Postbus 2038  
3500 GA Utrecht

**Voorstel verdere uitrol ATB-Vv**  
ProRail stelt voor de verdere uitrol van ATB-Vv het volgende voor:

- *Indeling uitrol in tranches*  
De verdere uitrol vindt plaats in een aantal tranches van ongeveer 600 ATB-Vv installaties per tranche; deze tranches worden na elkaar uitgevoerd. In elke tranche wordt een aantal corridors onderhanden genomen. Het opknippen van de uitrol in tranches geeft de ruimte om bij elke tranche opnieuw een afweging te maken ten aanzien van de keuzen voor de corridors op basis van de laatste inzichten in ERTMS en ontwikkelingen in de treindienst.
- *Corridors in de eerste tranche*  
Voor de eerste tranche kiest ProRail voor de volgende corridors:
  - A2 (Den Helder-Eijsden grens), in verband met de gedachte invoering van de hoogfrequente treindienst op een deel van deze corridor;
  - A1 (Amsterdam-Bentheim), in verband met het toenemend aantal goederentreinen als gevolg van de aanleg van het 3<sup>e</sup> spoor bij Emmerich;
  - Brabantroute (Kijfhoek-Venlo grens), ook in verband met het toenemend aantal goederentreinen als gevolg van de aanleg van het 3<sup>e</sup> spoor bij Emmerich;
  - Voor de treinen tussen het Noorden, Oosten en de Randstad het traject Gouda-Meppel, in verband met intensief treinverkeer en een aantal grote knooppunten.
- *Risico-indeling seinen*  
De vorige tranches ATB-Vv waren gebaseerd op risicoanalyses per individueel sein. Met het oog op een corridorsgewijze aanleg heeft ProRail geen verdere risicoanalyse per individueel

sein gedaan, maar een prioritering in categorieën seinen op basis van de bijdrage aan de veiligheid, te weten:

1. bediende seinen op hoofdspoor met gevaarpunt;
2. bediende seinen op opstelterrein met directe toegang tot hoofdspoor;
3. bediende seinen op hoofdspoor zonder gevaarpunt (seinen als P-seinen op bijvoorbeeld Amsterdam-Utrecht);
4. bediende seinen op rangeertrein, geen directe toegang tot hoofdspoor.

ProRail stelt u voor ervoor te kiezen om op dit moment tenminste het besluit te nemen voor de aanleg van ATB-Vv bij de seinen met de prioriteiten 1 en 2 op de corridors uit de eerste tranche. Op deze wijze wordt het hoogste rendement uit de investeringen gehaald en wordt ingespeeld op de toename van botsrisico's op die routes waar het treinverkeer toeneemt.

Voor de eerste tranche betekent het bovenstaande een aantal van 688 ATB-Vv installaties. Zie voor cijfermatige informatie *bijlage 1*.

- **Aanlegscenario**

Teneinde hinder voor de treindienst zoveel als mogelijk te voorkomen, kiest ProRail in dit voorstel voor aanleg in de vrije ruimte van het bestaande onderhoudsrooster. Aanleg in extra buitendienststellingen specifiek voor de uitrol van ATB-Vv geeft veel extra hinder voor de vervoerder, reiziger en verlader. Dat vindt ProRail geen wenselijk alternatief. In *bijlage 2* is een overzicht opgenomen van verschillende aanlegscenario's.

- **Budget en financiering**

In PHS is een reservering opgenomen van € 24,5 mln. voor ATB-Vv. Hiervan wordt € 5,5 mln. gebruikt voor DSSU. ProRail vraagt u het resterend deel van de reservering beschikbaar te houden t.b.v. de eerste tranche. Bij de opstelling van het Beheerplan voor 2015 in de komende periode krijgt ProRail inzicht in de verdere mogelijkheden voor financiering uit de beheerreeksen.

- **Tijdsplanning**

Ten aanzien van de tijdsplanning geldt het volgende. Zodra het besluit tot uitrol van extra ATB-Vv is genomen en het budget beschikbaar is gesteld, kan het ProRail-projectteam starten met de voorbereiding. De voorbereidingstijd vergt een jaar; daarna start de aanleg van de ATB-Vv installaties door de aannemer. De aanleg van elke tranche duurt ongeveer een jaar.

- **Relatie met ERTMS**

De scenario's uit de Railmap worden momenteel verder uitgewerkt. De doorlooptijd van de landelijke uitrol wordt geschat op 20-25 jaar. Bij een besluit voor de zomer over de verdere uitrol van ATB-Vv, zijn de aan te leggen ATB-Vv installaties voor ten minste 6 jaar effectief, voordat op de eerste trajecten ERTMS volledig operationeel is. Met het oog op de spoorwegveiligheid in deze periode acht ProRail de voorgestelde aanleg van ATB-Vv noodzakelijk, gezien ook de ontwikkeling van het treinverkeer op deze trajecten in de komende jaren.

Daarbij geldt dat er een geringe overlap is tussen de verplicht met ERTMS uit te rusten TEN-T corridors (Rotterdam-Roosendaal en Amsterdam-Meteren) en de corridors uit de eerste tranche. Voor de Brabantroute geldt bijvoorbeeld dat er alleen tussen Kijfhoek en Lage Zwaluwe en voor de A2-corridor tussen Utrecht en Meteren een overlap is.

Met de gekozen flexibele aanpak van tranches en de geringe overlap van de eerste tranche wordt naar de overtuiging van ProRail de door u gestelde voorwaarde tot afstemming met ERTMS ingevuld.



## **Monitoring ATB-Vv**

Ten aanzien van de monitoring van ATB-Vv kan ProRail melden dat eind 2014 geïnstalleerde ATB-Vv installaties voorzien zijn van monitoring. Hiermee wordt de beschikbaarheid van ATB-Vv nog verder vergroot, wat de veiligheid ten goede komt. Bij de komende aanleg van ATB-Vv worden alle installaties direct voorzien van monitoring.

## **Internationaal**

Over uw vraag naar een voorstel voor sluitende inbouw van ATB-Vv in treinen van internationale vervoerders en buitenlandse materieeleigenaren zal ProRail met uw ministerie overleg plegen. Een belangrijk punt daarbij is dat ATB-Vv op dit moment geen wettelijk verplicht systeem is voor de vervoerders en dat ook niet zal worden in verband met het gegeven dat het geen door de EU erkend systeem is. In de lopende Toegangsovereenkomsten heeft ProRail met vervoerders sluitende afspraken; dat geeft echter geen volledige garantie voor de toekomst.

Hoogachtend,

  
Drs. M.W. Gout van Sinderen  
President-directeur

## Bijlage 1

### 1.1 Categorie-indeling van de bediende seinen nog zonder ATB-Vv totaal \*)

Risico	Aantal seinen	
Prio 1	bediende seinen op hoofdspoor met gevaarpunt	1434
Prio 2	bediende seinen op opstel terrein met directe toegang tot hoofdspoor	300
Prio 3	bediende seinen op hoofdspoor zonder gevaarpunt (seinen als P-seinen op bv Amsterdam-Utrecht)	585
Prio 4	bediende seinen op rangeerterrain, geen directe toegang tot hoofdspoor seinen met flankbeveiliging (nulrisico, dus geen ATB-Vv)	304 66
<b>Totaal</b>		<b>2689</b>

\*) dit is zonder ATB-Vv na afronding van de uitrol van de lopende tranche ATB-Vv

### 1.2 Categorie-indeling van de bediende seinen zonder ATB-Vv in tranche 1

	A2	A1	Brabant	Noord-Oost	Totaal *)
	Alkmaar (incl.) – Eijsden (incl.)	Amsterdam (excl.) – Oldenzaal gr	Kijfhoek (excl.) – Venlo (incl.) excl. Bil-Ehv (A2)	Moordrecht - Meppel (excl. Ut en Amf)	
Seinen zonder ATB-Vv (na het lopende ATB-Vv-programma)	633	222	144	250	1249
Prio 1 = bediende seinen hoofdspoor met gevaarpunt	315	85	86	150	636 (11 STSp)
Prio 2 = seinen op rangeerterrain met directe toegang tot hoofdspoor	23	9	4	16	52 (2 STSp)
Prio 3 = bediende seinen hoofdspoor zonder gevaarpunt (risico laag)	212	23	27	56	318 (2 STSp)
Prio 4 = seinen op rangeerterrain, geen directe toegang tot hoofdspoor (risico laag)	83	105	27	28	236 (7 STSp)

\*) Aantal ATB-Vv installaties in tranche 1 is 688 (=636 +52). Het aantal STS-passages tussen haakjes betreft het jaar 2013

## Bijlage 2

### Aanlegscenario's

	Onderhoudsrooster (= voorkeurs- scenario)	Grote Infra Onttrekkingen	Meeliften met andere werkzaamheden
Voorbereidingstijd gerekend vanaf moment besluitvorming	1 jaar	1,5 – 2 jaar	1 jaar
Aantal ATB-Vv p/jr	700	>700	700
Kosten per ATB-Vv (schatting)	€ 40K	<< € 40K	€ 40 K
Kosten 2800 ATB-Vv	€ 112 M	<< € 112 M	€ 112 M
Extra treinvrijle perioden	Geen	Veel	Geen
Capaciteitsbelasting eigen organisatie	Groot	Klein	Gemiddeld
Afhankelijkheid andere werkzaamheden	Klein	Gemiddeld	Heel groot
Haalbaarheid	Risico klein	Risico gemiddeld	Risico groot