

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1210

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat Arriva een gevaar is op het spoor* (ingezonden 9 januari 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 5 februari 2013).

Vraag 1

Is het bijna-treinongeluk van vorig jaar bij Zwolle-Herfte¹ direct gemeld aan de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)? Zo ja, wanneer is dit gebeurd en wat heeft de ILT met deze melding gedaan? Zo niet, waarom niet en hoe kan dit?

Antwoord 1

Het incident, waarbij een trein van Arriva voorbij een stoptonend sein te Herfte aansluiting is gereden, is direct op 14 december 2012 aan de ILT gemeld. De ILT heeft daarop een vooronderzoek uitgevoerd. Naar aanleiding van eerdere signalen over problemen op een aantal nieuwe lijnen van Arriva heeft de ILT in december 2012 extra inspecties en een handhavingsaudit uitgevoerd bij Arriva.

Vraag 2

Bent u bereid de ILT opdracht te geven om dit bijna-ongeluk te onderzoeken, juist om rampen in de toekomst te voorkomen?

Antwoord 2

De ILT concludeert op basis van het vooronderzoek dat het incident niet geleid heeft tot een gevaarlijke situatie. Er was geen sprake van een bijna-aanrijding. De ILT heeft besloten geen vervolgonderzoek naar dit incident in te stellen. Ook de resultaten van de extra uitgevoerde inspecties en de handhavingsaudit geven geen aanleiding tot verdere handhavende acties. Ik sluit mij bij de conclusies van de ILT aan.

¹ Arriva gevaar op het spoor, 8 januari 2013, Telegraaf

Vraag 3

Wat vindt u ervan dat de Arriva-machinist die de bewuste trein bestuurde zegt niet optimaal wegbekend te zijn? Wat vindt u ervan dat een Arriva-machinist, die zichzelf niet voldoende wegbekend acht, van Arriva de trein mag besturen?

Antwoord 3

Uit het vooronderzoek van de ILT blijkt dat de machinist beschikte over de gebruikelijke hoeveelheid wegbekendheid en voldoende ervaren was voor een beginnende machinist. De dag voorafgaand aan het incident had hij het traject ook bereden. Arriva geeft aan dat de machinist niet gemeld heeft dat hij zich onvoldoende wegbekend achtte om dit traject zelfstandig te berijden. Arriva heeft naar aanleiding van het voorval besloten de machinist vooralsnog niet meer als machinist in te zetten.

Vraag 4

Hoeveel ervaring had deze bewuste machinist?

Antwoord 4

Zie het antwoord op vraag 3.

Vraag 5

Vindt u het ook schokkend dat oud-machinisten zeggen dat Arriva wat wegbekendheid betreft onveiliger werkt dan NS? Wat gaat u hieraan doen?

Vraag 6

Wat vindt u ervan dat oud-Arriva-machinisten zeggen dat bij Arriva de veiligheid onderhandelbaar is?

Antwoord 5 en 6

Noch uit het regulier toezicht, de extra inspecties en handhavingsaudit die de ILT heeft uitgevoerd, noch uit het vooronderzoek naar het incident op 14 december jl. blijkt dat Arriva onveiliger werkt dan NS, dan wel dat de veiligheid bij Arriva onderhandelbaar is. Ik zie dan ook geen aanleiding tot het nemen van verdere maatregelen.

Vraag 7

Wat zijn de meest recente cijfers van stop tonend sein-passages (STS-passages), in een tabel afgezet tegen het aantal treinbewegingen per vervoerder?

Antwoord 7

De cijfers van STS-passages over 2012 worden op dit moment geverifieerd en zijn daarom nog niet beschikbaar. Onderstaande tabel geeft het aantal STS-passages per vervoerder in de periode 2007 – 2011 weer.

Vervoerder	Aantal STS-passages per miljoen treinkm	Aantal STS-passages ¹	Totaal aantal treinkm
Arriva	0,97	36	37.194.709
Connexion	2,83	18	6.362.531
DB Autozug	4,52	3	663.946
NS Int/NS Hispeed/HSA	0,56	13	23.281.000
NSR	0,83	472	567.416.971
Syntus	0,68	17	24.827.121
Veolia Transport	2,20	43	19.544.632
Totaal ^(2)	0,89	604	679.901.338

¹ Exclusief rangeerproces en herroepen seinen.

² Het totaal betreft alle reizigersvervoerders, niet alleen de in de tabel genoemde vervoerders.

Bron: STS-passages 2011, Analyse en resultaten over de periode 2007 – 2011, 18 juni 2012, ILT. Kamerstuk 29 893, nr.135 d.d. 9 juli 2012

Vraag 8

Denkt u dat we hier de eerste gevolgen van het vermarkten van het spoor zien, nu geld verdienen belangrijker lijkt te worden dan de veiligheid op het spoor? Op welke manieren heeft u laten inventariseren welke risico's voor de veiligheid ontstaan door het vermarkten van het spoor en de decentralisatie? Wat waren hier de uitkomsten van?

Antwoord 8

Uit het aangegeven voorbeeld kunnen geen algemene conclusies worden getrokken. De veiligheid staat altijd voorop. De overheid speelt een belangrijke rol in de spoormarkt. Zij stelt de randvoorwaarden voor de markt in de vorm van wetgeving en regelt de toetreding tot die markt. Alvorens een spoorvervoerder op het spoor wordt toegelaten, moet hij in het bezit zijn van een veiligheidscertificaat. Het veiligheidscertificaat toont aan dat de spoorwegonderneming beschikt over een adequaat veiligheidsbeheersysteem en dat de spoorwegonderneming door toepassing van haar veiligheidsbeheersysteem een veilig gebruik kan maken van de spoorweg en daarbij kan voldoen aan de Gemeenschapswetgeving en de bij of krachtens de Spoorwegwet gestelde voorschriften voor risicobeheersing en veilige exploitatie van het spoornet. Alle vervoerders zijn gehouden aan deze wet- en regelgeving. Door het vermarkten van het spoor of decentralisatie ontstaan geen risico's voor de veiligheid.

De Inspectie Leefomgeving en Transport is de handhavende instantie. De NMa toetst de toegang tot de markt.

Vraag 9

Hoe staat het met het invoeren van een alternatieve manier van attendering van rood-geel naderingen (als alternatief voor afschaffing van de ATB-kwiteerfunctie)?

Antwoord 9

In mijn brief van 11 december 2012 (Kamerstuk 29 893, nr. 137) heb ik aangegeven dat NS investeert in de invoering van een waarschuwingssysteem om machinisten voor een rood sein te waarschuwen. De voorbereidingen voor een pilot met dit systeem zijn inmiddels gestart. De pilot zal in het eerste kwartaal van 2013 gestart worden en zal tot de zomer 2013 duren. Op basis van de resultaten van deze pilot zal na de zomer 2013 helder zijn hoe landelijke invoering gaat plaatsvinden, inclusief de doorlooptijd. NS neemt ook maatregelen om de afleiding van machinisten tijdens het rijden door gele seinen en in 40 km/u gebieden verder te beperken. Ook is aangegeven dat NS het Handboek machinist zal aanscherpen en hierover via de reguliere kanalen met de machinisten zal communiceren. Verder onderzoekt NS op welke wijze er extra aandacht geschonken kan worden aan (het voorkomen van) afleiding bij de herinstructie van machinisten.

Vraag 10

Hoe staat het met de uitvoering van de motie Koopmans, Samsom en Cramer over het reserveren van 160 miljoen euro voor de spoordriehoek in Noord-Nederland⁴ om de capaciteitsproblemen bij Herfte aan te pakken? Wat is er met dat geld precies gedaan voor Herfte? Bent u bereid om de capaciteitsproblemen bij Herfte met prioriteit aan te pakken, nu ook ProRail erkent dat er een capaciteitsprobleem is en het spoorvak Zwolle-Herfte overbelast is verklaard?

Antwoord 10

De motie Koopmans heeft de regering eind 2007 verzocht € 160 miljoen te reserveren voor de sporendriehoek in Noord-Nederland, binnen het voor de Landelijke Markt- en Capaciteitsanalyse (LMCA) Spoor aangekondigde pakket van € 4 500 miljoen voor de periode 2020, het tegenwoordige PHS. Daarbij werd gedacht aan maatregelen om intensivering van de treindienst mogelijk te maken, zoals de aansluiting bij Herfte en kosteneffectieve maatregelen om de rijtijden van en naar de Randstad te verbeteren, zoals wachtsporen en het optimaliseren van bogen. De middelen maken onderdeel uit van het

⁴ Kamerstuk 27 658, nr. 41

convenant Regiospecifiek Pakket (RSP) Zuiderzeelijn uit juni 2008. De uitvoering van deze motie is met als titel Sporendriehoek Noord Nederland opgenomen in het MIRT projectenboek 2013. Uit dit projectenboek is op te maken dat het om meer maatregelen gaat dan alleen Herfte. Zo is naast lopende studies als seinoptimalisatie Zwolle-Meppel en aanpassing boog Hoogeveen inmiddels € 4 miljoen bijgedragen aan het voorbereiden van een viersporige halte Groningen Europapark. Deze halte is eind december 2012 geopend. Daarnaast is € 46 miljoen bijgedragen aan het project ZwolleSpoort voor het verbeteren van de rijtijden van en naar de Randstad. Dit deel van ZwolleSpoort wordt momenteel bestudeerd in combinatie met het capaciteitsprobleem bij Herfte. De alternatievenstudie zal naar verwachting eind april 2013 gereed zijn inclusief een kosteninschatting. Besluitvorming over de middelen is weliswaar voorbehouden aan lenM, maar in lijn met de motie Cramer en Roefs (TK 27 658, nr. 40) is het aan de regio om binnen de beschikbare middelen de capaciteitsproblemen bij Herfte met prioriteit aan te pakken.