

Vergaderjaar 2018–2019

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 224

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 november 2018

Jaarlijks informeer ik u over de staat van de veiligheid op het spoor. Mijn beleidsreactie op het «Jaarverslag Spoorveiligheid 2017» van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT)¹ en de stand van zaken van de beleidsprioriteiten uit de Beleidsimpuls Railveiligheid vormen hiervoor de basis. Tevens ga ik in deze brief in op de vier (thema) onderzoeken van de ILT over «borging vakbekwaamheid machinisten door spoorwegondernemingen», «keuring en certificering spoorvoertuigen», «mankementdetectie» en «veiligheidsrisico's bij concessiewisselingen». Tot slot geef ik een update over het emplacementenproject en Kijfhoek.

Algemeen beeld

Het Nederlandse spoor is een van de veiligste ter wereld. Dit neemt niet weg dat het vervoer van grote aantallen reizigers en goederen in een druk bevolkt land als Nederland risico's met zich meebrengt. Het Jaarverslag over 2017 geeft een wisselend beeld ten opzichte van het jaar daarvoor. Op een aantal punten is er sprake van stabiele of zelfs betere cijfers, zoals een daling van het aantal (significante) ongevallen en het aantal suïcides. Daar staat tegenover dat er sprake is van een lichte toename van het aantal treinen dat door een rood sein rijdt (zogenoemde STS-passages) en een stijging van het aantal dodelijke slachtoffers door overwegongevallen. Over dit laatste onderwerp stuur ik uw Kamer een aparte brief, in reactie op het rapport overwegveiligheid van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Ook uit de verschillende thema-onderzoeken worden positieve, maar ook kritische conclusies getrokken. In het rapport over de borging van de vakbekwaamheid van machinisten door spoorwegondernemingen stelt de ILT vast dat zij dit – in verschillende mate – onvoldoende doen (de ILT doet geen uitspraken over de vakbekwaamheid van de machinisten zelf). Dit is een zorgelijke constatering. De spoorwegondernemingen hebben aangegeven het rapport zeer serieus te nemen en gaan per direct met de

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

uitkomsten aan de slag. Ik zal er op toezien dat de spoorwegondernemingen hun verantwoordelijkheid nemen en hieraan op professionele wijze invulling geven. Uiterlijk in Q1 2019 moeten de spoorwegondernemingen aan de ILT laten zien welke verbetermaatregelen ze hebben doorgevoerd. De ILT zal hier op inspecteren en waar nodig handhavend optreden. De conclusies van het rapport over mankementdetectie en keuring en certificering van spoorvoertuigen laten duidelijke stappen van verbetering zien, maar bevatten ook aanbevelingen tot aanscherping. Met betrekking tot mogelijke veiligheidsrisico's bij concessiewisselingen deel ik de conclusie dat vervoerders voldoende voorbereidingstijd nodig hebben. Samen met de ILT zal ik daarom in gesprek gaan met concessieverleners op om – bij een aanstaande concessiewisseling – voldoende tijd en kwaliteit te organiseren. De ILT doet hier een aantal goede aanbevelingen voor. Daarnaast zal ik veiligheid betrekken in het brede onderzoek naar de effecten van openbaar aanbesteden in het openbaar vervoer. Naar aanleiding van de bevindingen van de ILT heb ik specifiek gevraagd naar de veiligheidssituatie bij de aanstaande concessiewisseling op de Merwedelingelijn. De ILT geeft aan het risico van de aanstaande concessiewisseling op de Merwedelingelijn als laag te beoordelen. Om er met elkaar voor te zorgen dat het spoor veilig blijft en waar nodig nog veiliger wordt, is een (blijvend) proactieve houding van alle partijen nodig. Het vroegtijdig signaleren van mogelijke veiligheidsrisico's en het delen hiervan vormt de basis voor veiligheid. Daarbij speelt de veiligheidscultuur bij de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder een belangrijke rol. Partijen moeten hun verantwoordelijkheid blijven nemen en toezien op de naleving ervan. De ILT kan naast handhavend optreden hierbij helpen door mee te denken vanuit hun kennis van het hele spoorstelsel. In het kader van de modernisering van de spoorwegregelgeving kijk ik met alle partijen of hier nieuwe of aanvullende regelgeving bij kan ondersteunen.

Jaarverslag Spoorwegveiligheid 2017 en Beleidsimpuls Railveiligheid

Met het Jaarverslag Spoorwegveiligheid wordt de algehele staat van de spoorveiligheid in beeld gebracht aan de hand van de volgende indicatoren:

- In 2017 is het spoor met in totaal 159 miljoen treinkilometers intensiever bereden dan in 2016 (158 miljoen treinkilometers).
- Het aantal significante² ongevallen is in 2017 gedaald naar 26 ten opzichte van 28 in 2016.
- Het aantal dodelijke slachtoffers stijgt in 2017 naar 12, ten opzichte van 8 dodelijke slachtoffers in 2016 (suïcides niet meegerekend).

In 2016 is de Beleidsimpuls Railveiligheid vastgesteld en daarmee de beleidsprioriteiten voor spoorveiligheid voor de periode 2016–2020. De beleidsprioriteiten bestaan uit het verminderen van het aantal STS-passages, meer veilige overwegen, verbeteren van de externe veiligheid voor vervoer van gevaarlijke stoffen en minder suïcides op het spoor. De voortgang van deze beleidsprioriteiten wordt jaarlijks gemonitord in het Jaarverslag Spoorwegveiligheid.

STS-verbeterprogramma

Na een aantal jaren van daling is het aantal STS-passages in 2017 licht gestegen ten opzichte van 2016: van 100 naar 105. Daartegenover staat

² Een ongeval geldt als significant als er ten minste één dode valt, één zwaargewonde, als er een schade is van ten minste € 150.000 of een stremming van het baanvak van ten minste 6 uur.

dat het aantal gevaarlijke STS-passages³ iets is afgenomen: van 39 naar 36. De toename van het aantal STS-passages maakt mij duidelijk dat onverkorte aandacht nodig blijft voor het uitvoeren van de verbetermaatregelen uit het STS-verbeterprogramma. De belangrijkste verbetermaatregelen zijn: ATB-Vv⁴, ORBIT⁵ en de verzwaring van het zogenaamde remcriterium⁶.

Vanaf eind 2017 zijn alle circa 400 extra ATB-Vv-installaties op de A2-corridor en op de Brabantroute in gebruik genomen. De realisatie van de vorig jaar door mij aangekondigde extra ATB-Vv-installaties op de trajecten met seinen die toegang geven tot beweegbare bruggen en waar vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt met een risico op een flankaanrijding, is voorzien voor eind 2020.⁷

NS heeft ORBIT inmiddels in alle treinen van de types VIRM, ICM en SGM geïnstalleerd en werkt voortvarend aan de installatie voor de materieeltypes SLT, en DDZ. Voor de nieuwste materieeltypes FLIRT en SNG heeft NS mij onlangs geïnformeerd dat zij deze wil uitrusten met een softwareversie van ORBIT, die beter aansluit bij de andere IT-systemen in de treinen en in het licht van de uitrol van ERTMS ook een langere levensduur kent. NS heeft aangegeven dat de hiervoor benodigde doorontwikkeling, systeemvrijgave en implementatie van deze softwareversie tot maximaal een jaar extra doorlooptijd zal vergen. Deze vertraging heeft niet tot nauwelijks effect op het veiligheidsniveau op het spoor omdat het een beperkt aantal treinkilometers voor deze twee materieeltypes voor slechts één jaar betreft. Daarbij geldt dat er geen interferentie in techniek en tijd plaatsvindt tussen de inbouw van deze softwareversie en de uitrol van ERTMS. De kosten van deze nieuwe versie worden door NS zelf opgevangen. Ik zal de planning nauwgezet volgen en NS eraan houden om deze planning ook daadwerkelijk te realiseren. Binnenkort zal ik u informeren over het vervoerplan 2019 van NS met daarbij de planning en mijlpalen rondom ORBIT. Dan zal ik u tevens informeren over de planning van de vorig jaar door NS aangekondigde maatregel voor het verzwaren van het remcriterium in de Intercity's en het onderzoek naar het verzwaren van het remcriterium in de Sprinters. De aangehouden motie Laçin/Kröger⁸ vraagt om het gebruik van ORBIT meer verplichtend op te leggen aan alle spoorwegondernemingen op het spoor. Voor grote delen van het spoor in Nederland waar regionale spoorwegondernemingen rijden zoals in Noord-Nederland, is ORBIT geen zinvolle aanvulling op het daar toegepaste beveiligingssysteem ATB-NG (Automatische Trein Beïnvloeding Nieuwe Generatie). Dit systeem werkt namelijk met een eigen zogenaamd «remcurvebewakingsysteem» dat conflicteert met ORBIT.

Verder is het op basis van Europese regelgeving niet mogelijk om toevoegingen aan het traditionele Nederlandse treinbeïnvloedings-systeem ATB-EG (Automatische Trein Beïnvloeding Eerste Generatie)

³ Een gevaarlijke STS-passage ontstaat als een trein het voorbij het sein gelegen «gevaarpunt» bereikt. Een gevaarpunt is een fysiek punt op het spoor waar een ongeluk kan ontstaan omdat de trein geen veilige rijweg meer heeft. Het kan hier bijvoorbeeld gaan om een wissel, een overweg of een beweegbare brug.

⁴ Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde versie.

⁵ Oogst Remcurve Bewaking In Trein. ORBIT is een waarschuwingssysteem dat een machinist waarschuwt als hij te snel naar een rood sein toe rijdt.

⁶ Bij het remcriterium gaat het om de mate waarmee door de machinist een remming wordt ingezet, bijvoorbeeld na het passeren van een geel sein. Door het remcriterium te verzwaren moet de machinist zwaarder remmen en wordt voorkomen dat een trein met hoge snelheid een rood sein passeert.

⁷ 19 december 2017, Kamerstuk 29 893, nr. 215.

⁸ 4 september 2018, Kamerstuk 29 893, nr. 223.

verplichtend op te leggen aan spoorwegondernemingen. De Europese regelgeving koerst begrijpelijkerwijs aan op voortvarende implementatie van ERTMS in plaats van specifieke landelijke verbeteringen aan de traditionele beveiligingsystemen, die bovendien nog per lidstaat verschillen. Het is aan de spoorwegondernemingen zelf om te bepalen welke zinvolle maatregelen aanvullend genomen kunnen worden, vooruitlopend op de verdere implementatie van ERTMS. Dit kan een keuze voor bijvoorbeeld ORBIT zijn. ProRail biedt ORBIT aan alle spoorwegondernemingen als informatieve dienst aan, maar het is aan spoorwegondernemingen zelf om te bepalen of zij hiervan gebruik willen maken. Binnen de STS-stuurgroep worden de ontwikkelingen en ervaringen met ORBIT gedeeld tussen ProRail, NS en de andere spoorwegondernemingen.

Overwegveiligheid

In 2017 waren er 6 dodelijke ongevallen op overwegen ten opzichte van 3 in 2016. Vanaf 2014 fluctueert dit aantal tussen 3 en 14. Daarbij is het aantal slachtoffers in de afgelopen twintig jaar met 70 procent afgenomen door het overwegenbeleid, ondanks de intensivering van het gebruik van zowel het spoorweg- als het wegnnet.

Overwegveiligheid is en blijft voor mij prioriteit. In mijn beleidsreactie op het rapport over overwegveiligheid van de Onderzoeksraad voor Veiligheid ga ik uitgebreid in op mijn ambities en aanpak ten aanzien van overwegveiligheid.

Suïcidepreventie

In 2017 vonden er 215 suïcides op het spoor plaats. Dit is iets minder dan het jaar ervoor (221). Daarentegen is het totaal aantal suïcides in Nederland toegenomen van 1.894 in 2016 naar 1.917 in 2017. Suïcide is een breed maatschappelijk probleem dat onder regie van het Ministerie van VWS wordt aangepakt via de Landelijke agenda suïcidepreventie en in samenwerking met betrokken partijen uit onder andere de gezondheidszorg, onderwijs en hulpdiensten. Voor het spoor is vorig jaar het nieuwe programma «Suïcidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor 2017–2021» van ProRail vastgesteld.⁹ Het eerste jaar zijn verschillende acties opgepakt, zoals:

- De selectie van locaties voor het treffen van toegang beperkende maatregelen, zoals hekwerken en anti-loopmatten, zodat deze vanaf 2019 kunnen worden uitgevoerd.
- Voortzetting van het onder het eerdere programma 2010–2015 ontwikkelde opleidingsprogramma «herkennen en aanspreken van mogelijk suïcidale personen» voor medewerkers van de spoorbedrijven.
- Een strategische samenwerkingsovereenkomst van ProRail met 113-Zelfmoordpreventie.
- Regionale samenwerkingsverbanden van NS en ProRail met GGZ en gemeenten waardoor het programma nieuwe inzichten verkrijgt en nieuwe maatregelen ontwikkelt en toepast.
- Versnellen van het afhandelingsproces door afspraken van NS en ProRail met de politie. Bijvoorbeeld door het gebruik van de beelden van de frontcamera in treinen of van bewakingsbeelden van stations en overwegen kan de toedracht sneller worden vastgesteld.

⁹ 11 mei 2017, Kamerstuk 29 893, nr. 212.

Thema onderzoeken ILT

De ILT heeft dit jaar vier (thema) onderzoeken uitgevoerd. De rapporten met de bevindingen ten aanzien van deze thema onderzoeken naar de veiligheidsrisico's bij concessiewisselingen, borging van de vakbekwaamheid van machinisten door spoorwegondernemingen, mankementdetectie en keuring en certificering van spoorvoertuigen heb ik als bijlagen bij deze brief gevoegd¹⁰. Daarnaast werkt de ILT aan de bevindingen van haar onderzoek naar de incidenten op Kijfhoek, maar bericht ik u alvast over de laatste stand van zaken.

De lessen van concessiewisselingen

Op mijn verzoek heeft de ILT gekeken naar de eventuele veiligheidsrisico's van een concessiewisseling.¹¹ De ILT heeft naar drie casussen gekeken en geeft aan dat een concessiewisseling een kwetsbare periode is waarbij de druk op de nieuwe vervoerder vaak hoog oploopt. Het ontbreekt nieuwe vervoerders vaak aan voldoende tijd om zich goed te kunnen voorbereiden. Dit kan veiligheidsrisico's met zich meebrengen, zoals STS-passages. Op basis van haar bevindingen doet de ILT een aantal aanbevelingen richting betrokken partijen (onder andere concessieverleners en ProRail) om de juiste randvoorwaarden te scheppen bij een concessiewisseling:

1. Gun de nieuwe spoorwegonderneming de tijd.
2. Laat de concessieverlener meer sturing geven (bijv. door veiligheid onderdeel uit te laten maken van de concessieverlening, het organiseren van een volwaardig proefbedrijf, het vroegtijdig betrekken van de ILT en het borgen van medewerking van de vertrekkende spoorwegonderneming).
3. Toets vooraf de haalbaarheid van de dienstregeling.
4. Onderzoek of privacywetgeving de overdracht van het veiligheidsdossier hindert.

Samen met de ILT constateer ik dat het belangrijk is om de wijze waarop een concessiewisseling plaatsvindt te verbeteren. Vervoerders moeten voldoende tijd hebben om zich gedegen te kunnen voorbereiden op het uitvoeren van een nieuwe concessie binnen de randvoorwaarde van veiligheid. Veiligheid op het spoor is een gedeeld belang van alle concessieverleners. De aanbevelingen van de ILT bieden hier goede handvatten voor. Tijdens de OV- en Spoortafels zal ik deze gedeelde verantwoordelijkheid en de aanbevelingen van de ILT agenderen. Voor wat betreft de vierde aanbeveling zal ik de ILT vragen dit samen met de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) te onderzoeken. Daarnaast zal ik veiligheid betrekken in het brede onderzoek naar marktwerking en decentralisatie in het openbaar vervoer waarover ik uw Kamer op 20 november 2018 heb geïnformeerd. Voor wat betreft de veiligheidssituatie bij de aanstaande concessiewisseling op de Merwedelingelijn heeft de ILT aangegeven dat verschillende keren gesprekken met de nieuwe vervoerder zijn gevoerd, dat men voornemens is het veiligheidscertificaat te verstrekken en dat zij het risico van de aanstaande concessiewisseling op de Merwedelingelijn als laag beoordeelt. Op de aandachtspunten (bijsturing en onderhoud) die zijn meegegeven zal de inspectie de komende tijd regulier toezicht uitoefenen.

¹⁰ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹¹ 22 juni 2018, Kamerstuk 29 984, nr. 786.

Borging vakbekwaamheid machinist

De ILT heeft onderzoek gedaan naar de wijze waarop spoorwegondernemingen de vakbekwaamheid van de machinist borgen en komt tot de conclusie dat – hoewel er grote verschillen zijn tussen de ondernemingen – dit onvoldoende het geval is. De ILT doet geen uitspraken over de vakbekwaamheid van machinisten zelf. De ILT heeft het rapport met de verschillende spoorwegondernemingen besproken en gepresenteerd in de stuurgroep STS-passages, het Directeurenoverleg Spoorveiligheid (DOSV) en bij de Vereniging voor Spoorwegelgeving en Documentatie (VSD). Spoorwegondernemingen geven aan dat de conclusies ernstig zijn en zijn met de uitkomsten van het onderzoek per direct aan de slag gegaan. Er is een breed gedeelde opvatting dat de vakbekwaamheid van de machinist niet ter discussie mag staan en dat de conclusies van de ILT, bij voorkeur in gezamenlijkheid, met spoed moeten worden opgepakt. Ik zal erop toezien dat de spoorwegondernemingen op professionele wijze invulling geven aan hun verantwoordelijkheid. Uiterlijk in Q1 2019 moeten de spoorwegondernemingen aan de ILT laten zien welke verbetermaatregelen ze hebben doorgevoerd. De ILT zal hier op inspecteren en waar nodig handhavend optreden.

De oorzaken van onvoldoende borging liggen volgens de ILT bij de werving, selectie, leerbehoefte en kennis van specifieke regels van machinisten en bij tijdsdruk bij de spoorwegonderneming. De ILT noemt onder meer dat spoorwegondernemingen te weinig aandacht hebben voor de praktijkervaring van de machinist, geen maatwerk leveren bij de leerbehoefte van machinisten en niet nagaan of instructies ook worden begrepen en toegepast. De ILT geeft in haar rapport handvatten waarmee de spoorwegondernemingen de vakbekwaamheid van de machinist beter kunnen borgen.

Mankementdetectie

De ILT heeft over de periode 2011 tot en met 2017 onderzocht of spoorwegondernemingen op een goede manier gebruik maken van het meetsysteem om treinmankementen te signaleren, het Quo Vadis systeem. Tussen 2005 en 2013 ontspoorde vijf treinen met als gevolg schade aan materieel en de spoorinfrastructuur. In alle gevallen werden deze ontsporingen veroorzaakt door technische mankementen. Gebleken is dat deze mankementen al voor de ontsporingen gedetecteerd waren in het Quo Vadis systeem¹². De ILT heeft na het laatste incident in 2013¹³ de sector geadviseerd beter gebruik te maken van het Quo Vadis systeem, zodat mankementen voortijdig kunnen worden opgespoord en gerepareerd. In het onderzoek «mankementdetectie» heeft de ILT haar aanbeveling voor gebruik van het meetsysteem Quo Vadis gemonitord.

Ik ben verheugd met de constatering van de ILT dat sinds 2013 het gebruik van Quo Vadis gegevens door de spoorsector is toegenomen, wat geleid heeft tot een duidelijke afname van het aantal normoverschrijdingen. De sector heeft hier duidelijk haar verantwoordelijkheid genomen en dat heeft een positief effect op de veiligheid. Wel blijft continue aandacht nodig. In het voorliggend onderzoek laat de ILT zien dat mankementen aan treinstellen niet alleen een risico vormen voor de spoorveiligheid. Slecht onderhouden materieel kan ook aanleiding geven tot hinder voor de omgeving in de vorm van verhoogde geluidsniveaus of trillingsniveaus.

¹² Quo Vadis is een door ProRail beheerd systeem voor mankement detectie. Met dit systeem kunnen in principe (ernstige) mankementen (zoals niet-ronde wielen of wielen met vlakke plaatsen) worden gedetecteerd.

¹³ 11 november 2014, Kamerstuk 29 893, nr. 175.

De ILT constateert dat het systeem verder verbeterd dient te worden, zodat de relatie tussen de gemeten waarden en mogelijke mankementen aan het materieel beter in beeld worden gebracht. De ILT heeft de spoorwegondernemingen en ProRail verzocht om op korte termijn met een voorstel te komen welke maatregelen zullen worden genomen. De ILT zal de ontwikkeling en het gebruik van Quo Vadis blijven volgen en monitoren. De conclusies van de ILT kunnen daarnaast ook bijdragen aan het voorkomen van trillingshinder en trillingsschade op het spoor. Samen met de eerder door mij aangekondigde maatregelen op het gebied van spoortrillingen¹⁴, wordt hiermee tevens invulling gegeven aan de motie van Van Helvert¹⁵ om in overleg met de goederenvervoerders een plan te ontwikkelen om trillingshinder en trillingsschade op het spoor te voorkomen.

Keuring en certificering spoorvoertuigen

De ILT heeft onderzoek gedaan naar de wijze waarop treinen worden gecertificeerd. Bij certificering spelen keuringsinstanties een belangrijke rol. Dit onderzoek is uitgevoerd naar aanleiding van de toezegging van mijn ambtsvoorganger aan uw Kamer.¹⁶ De ILT trekt twee conclusies met bijbehorende aanbevelingen. Als eerste concludeert de ILT dat keuringsinstanties voldoen aan de wettelijke eisen over onafhankelijkheid en onpartijdigheid, maar zich desondanks te weinig onafhankelijk opstellen in de relatie met hun opdrachtgevers. Volgens de ILT nemen keuringsinstanties te weinig tijd voor een audit en worden geen onaangekondigde bezoeken bij een fabrikant gedaan. De ILT beveelt aan om de regels voor keuringen aan te scherpen door in de normen het doel van de audit in plaats van de tijdsduur centraal te stellen, te verduidelijken in welke situaties onaangekondigde controles verplicht zijn en de volgorde van keuringen in de regelgeving te laten aansluiten op de praktijk. Deze aanbeveling vergt aanpassing van Europese regelgeving.¹⁷ De onafhankelijkheid van keuringsinstanties mag mijns inziens niet ter discussie staan. Ik zal de aanbeveling daarom met het Europees Spoorwegbureau (ERA) bespreken. Daarbij is het goed te vermelden dat de regels waaraan keuringsinstanties moeten voldoen met het Vierde Spoorwegpakket al worden aangescherpt. Zo mogen keuringsinstanties geen activiteiten uitoefenen die hun onafhankelijk oordeel of hun integriteit met betrekking tot het certificeringstraject in het gedrang kunnen brengen (dit geldt in het bijzonder voor adviesdiensten). Daarnaast wordt het voortaan verplicht voor keuringsinstanties om over een accreditatie te beschikken. Ook wordt het toezicht op Europees niveau verder geïntensiveerd en geharmoniseerd. Vanaf 2019 gaat ERA namelijk ook audits en inspecties bij keuringsinstanties uitvoeren – naast de audits die de ILT en de Raad voor Accreditatie al verrichten. Ik verwacht dat intensiever en meer geharmoniseerd toezicht ook zal bijdragen aan de kwaliteit van certificering door keuringsinstanties.

De tweede conclusie gaat over het opdrachtgeverschap voor de controle en bijsturing van kwaliteit van spoorvoertuigen. De ILT is positief over de wijze waarop NS hier nu invulling aan geeft. Het opdrachtgeverschap van andere vervoerders is niet onderzocht. In navolging van de invulling door de NS doet de ILT de aanbeveling om de rol van opdrachtgever bij de aanbesteding, ontwikkeling, bouw en oplevering van spoorvoertuigen wettelijk te verankeren. Omdat dit een nationale kop op Europese

¹⁴ 23 april 2018, Kamerstuk 29 984, nr. 765 en 19 juni 2018, Kamerstuk 29 984, nr.782.

¹⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 679.

¹⁶ Handelingen II 2015/16, nr. 99, item 7, p. 50.

¹⁷ Het betreft aanpassingen aan het zogeheten Modulebesluit (Besluit 2010/713/EU) en aan ISO-normering.

regelgeving betekent en de conclusie over NS hier geen aanleiding toe geeft, ben ik terughoudend met het wettelijk vastleggen van deze verantwoordelijkheid. Ik zal de regionale concessieverleners oproepen om het opdrachtgeverschap van hun concessiehouders bij de aankoop en ingebruikname van nieuwe treinen goed te verankeren en dat door de ILT laten toetsen. Indien dit onvoldoende op deze wijze geborgd kan worden, zal ik wetgeving opnieuw overwegen.

Emplacementen

In het emplacementenproject ligt besluitvorming voor over de indeling van emplacementen in categorieën en de bijbehorende veiligheidsvoorzieningen. Hiermee ontstaat een uniform en gedeeld beeld van de voorzieningen die hulpdiensten op een emplacement kunnen verwachten. Op Kijfhoek wordt onderzocht op welke manier, naast de voorzieningen vanwege de betreffende categorie, aanvullend maatregelen kunnen worden genomen vanwege de unieke logistieke functie in het spoorgoederennetwerk.

Naar aanleiding van een aantal veiligheidsincidenten op Kijfhoek afgelopen zomer, heeft de ILT verscherpt toezicht ingesteld en heeft ProRail aanvullende veiligheidsmaatregelen genomen. ProRail spant zich samen met de spoorwegondernemingen maximaal in om de veiligheid op Kijfhoek te kunnen waarborgen en heeft een integraal verantwoordelijk manager voor het emplacement aangesteld, werk-procedures aangescherpt en toezicht geïntensiveerd. Dit gebeurt in nauwe afstemming met omliggende gemeenten, de veiligheidsregio en omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid. ILT doet onderzoek naar de verschillende incidenten. ProRail heeft inmiddels opdracht gegeven voor een onafhankelijk extern onderzoek naar onder andere de veiligheidscultuur. Dit onderzoek zal in april 2019 worden afgerond. Als de uitkomsten daartoe aanleiding geven dan zal ik deze ook betrekken bij het bepalen van eventuele maatregelen op andere emplacementen. Voor de in 2019 op de planning staande aanbesteding voor de renovatie van Kijfhoek wordt gezamenlijk bekeken op welke manier aanvullende veiligheidsmaatregelen gerealiseerd kunnen worden. De voortgang hiervan wordt op bestuurlijk niveau door de betrokken partijen begeleid. Met deze aanpak geef ik onder andere invulling aan de motie Amhaouch en Schonis¹⁸ die de regering vraagt om spoedig duidelijkheid te geven over de aanleg van voldoende calamiteitswegen op Kijfhoek.

Tot slot

Op 19 oktober 2018 heb ik u de negende voortgangsrapportage ERTMS¹⁹ aangeboden. Deze staat geagendeerd voor het algemeen overleg spoorveiligheid en ERTMS op 4 december. Per abuis is hierin een verkeerde tabel opgenomen: in tabel 6.4 is de verplichtingenstand in plaats van uitgavenstand over 2017 uit de achtste voortgangsrapportage overgenomen. De achterliggende administratie is echter op orde, zoals aangegeven in de goedkeurende verklaring van de ADR over 2017. Ik heb de correcte tabel 6.4 bijgevoegd als bijlage bij deze brief²⁰.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
S. van Veldhoven-van der Meer

¹⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 794.

¹⁹ Kamerstuk 33 652, nr. 63.

²⁰ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.