

Vergaderjaar 2011–2012

**29 893**

## **Veiligheid van het railvervoer**

**Nr. 130**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 23 april 2012

Vanochtend heb ik in een eerste brief (Kamerstuk 29 893, nr. 129) uw Kamer geïnformeerd over het treinongeval dat afgelopen zaterdagavond 21 april 2012 heeft plaatsgevonden in Amsterdam.

Bijgaand vindt u ter nadere achtergrond de 24-uurs rapportages van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) «Rapportage railongeval Amsterdam» (bijlage 1)<sup>1</sup> en van ProRail «24-uurs rapportage botsing trein-trein te Amsterdam Singelgracht d.d. 21 april 2012» (bijlage 2)<sup>1</sup>.

Een ernstig ongeval is veelal een gevolg van meerdere factoren in samenhang. Tot het verschijnen van definitieve onderzoeksrapporten betreffen het eerste inzichten die een weergave geven van het gebeurde. De onderzoeken worden voortgezet. Ik wil dan ook de definitieve rapportages afwachten.

Veiligheid is van groot belang. Ik ben dan ook met de sector in voortdurend overleg om de situatie verder te verbeteren.

#### **Rapportages ILT en ProRail**

De ILT-rapportage stelt dat de aanrijding zeer waarschijnlijk is veroorzaakt door een stoptonend sein-passage (STS-passage) van de bij de botsing betrokken Sprinter. De Sprinter is na de passage van het rode sein nog ruim 350 meter doorgereden en heeft daarbij een wissel opengereden. Het betreffende sein aldaar met het treinbeveiligingssysteem Algemene Trein Beïnvloeding-Eerste Generatie (ATB-EG). Het sein is niet uitgerust met ATB-Verbeterde versie, waardoor bij snelheden beneden 40 km/uur niet automatisch wordt ingegrepen.

Conform het Veiligheids Management Systeem geldt dat ProRail een 24 uren rapportage oplevert waarbij inzicht wordt gegeven in de eerste feiten, aangegeven wordt welke onderwerpen nader onderzocht moeten worden, en welke corrigerende maatregelen op korte termijn nodig zijn.

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Voorlopige bevindingen van ProRail betreffen dat de botsing tussen de VIRM-dubbeldekkerstrein en de Sprinter is veroorzaakt door de Sprinter, die een rood sein heeft gepasseerd. Het door de Sprinter gepasseerde sein was wel uitgerust met ATB-EG, maar niet met ATB-Verbeterde versie (ATB-Vv). Volgens ProRail had ATB-Vv bij dit sein waarschijnlijk deze botsing voorkomen. Er vonden werkzaamheden plaats nabij Amsterdam. De planning van de treinen was zodanig dat ze elkaar niet tegen zouden komen («conflict-vrij»). Door de vertraging van de VIRM-dubbeldekkerstrein, die op zich vrij gebruikelijk van omvang was, ontstond de conflicterende beweging.

Ik heb ProRail als mijn uitvoeringsorganisatie en beheerder van de hoofdspoorwegen verzocht om op basis van de voorlopige conclusies te bepalen of het mogelijk is om onmiddellijk (tijdelijke) maatregelen te nemen, hangende het onderzoek. Daarbij heb ik tenminste de vier volgende aandachtspunten meegegeven:

- Komen vergelijkbare situaties in Amsterdam of elders voor in de komende periode?
- welke maatregelen moeten worden genomen in situaties waarbij minder spoorcapaciteit dan normaal beschikbaar is?
- moet in dergelijke situaties een andere procedure bij niet ATB-VV-seinen worden gevolgd?
- is op basis hiervan een risico-analyse aan de orde waaruit versnelde verdere uitrusting met ATB-Verbeterde versie (ATB-VV) noodzakelijk blijkt?

#### *Veiligheidssystemen op het spoor*

Samen met de spoorsector ben ik van mening dat de veiligheid continu verbeterd moet worden. Daartoe treffen we maatregelen zoals het vergroten van de zichtbaarheid van seinen, opleidingen en instructies aan machinisten, voorkomen van STS-passages (bijvoorbeeld via het nastreven van een groene golf), etcetera.

Zowel mijn ambtsvoorgangers als ik hebben in het verleden meerdere malen met uw Kamer gedebatteerd over hoe het treinbeveiligingssysteem ATB (Automatische Trein Beïnvloeding) veiligheidstechnisch te verbeteren, zodat ook bij stoptonend sein passages onder 40 km/u ingegrepen wordt met een snelremming.

Om dit mogelijk te maken is gekozen voor de introductie van ATB-Verbeterde versie (ATB-Vv). Daarbij is de doelstelling gesteld om het jaarlijkse aantal STS-passages in 2010 ten opzichte van 2003 te reduceren met 50 procent. Dus van 265 STS-en per jaar (in 2003) naar minder dan 133 per jaar (in 2010). De doelstelling behelste daarnaast een risicoreductie van 75% ten opzicht van 2003. Het plan van aanpak hiertoe is op 17 mei 2005 aan uw Kamer gezonden (Kamerstuk 29 893, nr. 9). Het aantal STS-passages is zoals eerder aan uw Kamer gemeld afgenomen van 265 in 2003 naar circa 157 in 2011. Daarmee is de doelstelling van 133 nog niet gehaald.

Concreet heeft de doelstelling geleid tot de beslissing dat 1 264 seinen zouden worden uitgerust met ATB-Vv. Dit is besloten op basis van onder andere een risico-inventarisatie door de Inspectie van Verkeer en Waterstaat en ProRail (zie o.a. Kamerstuk 29 893, nr. 90 d.d. 8 oktober 2009 waarmee toen ook de inventariecijfer is meegezonden). Zij hebben destijds een selectie gemaakt van seinen die voorzien worden van ATB-Vv. De daarbij gehanteerde selectiecriteria zijn:

- de snelheid die treinen bij dat specifieke sein kunnen rijden;
- het aantal treinen dat daar in de spits rijdt;
- de plaats waar het sein staat;

- het aantal seinen dat daar naast elkaar staat;
- de afstand van het sein tot het zogenaamde gevaarpunt en het soort gevaarpunt;
- het aantal keer dat het sein eerder ten onrechte is gepasseerd («recidive seinen»).

De aandacht richt zich daarmee op de meest kritische baanvakken. Het baanvak waar het ongeluk heeft plaatsgevonden behoorde daar toen niet bij.

In augustus 2011 heb ik aan ProRail opdracht gegeven om in aanvulling daarop bij 350 seinen ATB-Vv aan te brengen. De selectie van deze seinen was in het bijzonder gebaseerd op het Basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. ProRail heeft mij bevestigd dat de aanleg hiervan, conform mijn toezegging in het overleg met uw Kamer op 24 november 2010, dit jaar zal worden afgerond. Dan zijn er dus 1 614 seinen uitgerust met ATB-Vv. Momenteel is ook 97% van de treinen uitgerust met ATB-Vv.

Op 4 juni 2010 heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer geïnformeerd over de voorkeursbeslissing van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) (TK, vergaderjaar 2010, 32 404, nr. 1). Hierin is € 24 mln. gereserveerd voor de aanleg van extra ATB-Vv-seinen. Op 13 september 2011 heb ik aangegeven op basis van kengetallen dat hiermee circa 500 seinen voorzien kunnen worden van ATB-Vv. daarmee zou het aantal met ATB-Vv uitgeruste seinen op ca 2 100 uitkomen. Waar ATB-Vv precies binnen PHS nodig blijkt, is onderdeel van de uitwerkingsfase van PHS. Als deze reservering in het kader van PHS inderdaad volledig gebruikt zal worden voor circa 500 ATB-Vv-seinen resteren alsnog circa 3 000 seinen zonder ATB-Vv (van de seinen die daarvoor in aanmerking zouden komen). Zoals reeds door mijn voorgangers is gemeld zullen deze niet van ATB-Vv worden voorzien in afwachting van de plannen voor verdere uitrol van ERTMS. Zoals bekend ga ik binnenkort met uw Kamer het debat aan over de aanbevelingen van de commissie Kuiken inzake ERTMS.

Uiteraard zal ik uw Kamer informeren zodra ik over nadere informatie beschik.

De minister van Infrastructuur en Milieu,  
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus