

Vergaderjaar 2007–2008

29 893

Veiligheid van het railvervoer

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 62

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 december 2007

Conform de toezegging van mijn ambtsvoorganger in het Algemeen Overleg over ATB en ERTMS van 7 februari 2007 (Kamerstuk 29 893/29 984, nr. 45) ontvangt u hier bij de rapportage «STS-passages 2006 – Analyse en resultaten over de periode 2002–2006» (zie bijlage 1)¹. Tevens is de reactie² van de spoorbranche op deze rapportage bijgevoegd (zie bijlage 2)¹.

Daarnaast is de «Voortgangsrapportage Passages Stoptonend Sein (STS), 31–10–2007»³ van de spoorbranche bijgevoegd (zie bijlage 3)¹.

De ontwikkelingen met betrekking tot STS-passages in 2006 zijn niet positief. Het totale aantal STS-passages in 2006 ligt 8% hoger dan in het referentiejaar 2003. Het met deze STS-passages gepaard gaande risico ontwikkelde zich in 2006 negatief, hoewel het aantal STS-passages met een (ernstig) potentieel risico niet afwijkt van voorafgaande jaren. De spoorbranche zet zich in om in 2009 het aantal met de helft en het risico met driekwart te reduceren in vergelijking met 2003.

De huidige negatieve ontwikkeling met betrekking tot STS-passages baart mij zorgen. De ontwikkelingen van 2006 geven aan dat hiervoor nog het nodige moet gebeuren. Omdat veiligheid hoog op mijn agenda staat, zal mijn departement hier nog nadrukkelijker aandacht aan geven. De spoorbranche onderschrijft de analyse en conclusies van de voortgangsrapportage. Ik ben dan ook blij dat de spoorbranche een aantal extra acties in gang heeft gezet om het aantal STS-passages terug te dringen. Ik zal de spoorbranche bovendien vragen mij aan te geven welk effect de conclusies over de implementatie van ATB Verbeterde versie hebben en welke eventueel noodzakelijke beheersmaatregelen genomen kunnen worden om er naar te streven dat de doelstellingen voor de reductie van het aantal STS-passages en de daaraan verbonden risico's tijdig gerealiseerd zullen worden. Daarnaast zal mijn departement in overleg met de spoorbranche extra aandacht geven aan het opleidingstraject van machinisten. Ik zal in de komende tijd de ontwikkeling van de STS-passages, de in gang gezette maatregelen en in het bijzonder de implementatie van ATB Verbe-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² «Reactie Stuurgroep op rapportage «STS-passages 2006» van IVW», kenmerk Z-062802/BVD/briefminv&w/20723827, 12 november 2007.

³ kenmerk Z-062802/BVD/voortgangSTS/20723829, 12 november 2007.

terde versie nauwlettend volgen en u na het tweede kwartaal van 2008 daaromtrent informeren.

De stijging van het aantal STS-passages doet zich onder meer voor bij het goederenvervoer en bij vervoerders verantwoordelijk voor een specifiek deel van het vervoerproces (bijvoorbeeld het rangeren). Hoewel de risico's van STS-passages bij goederenvervoerders niet hoger zijn dan bij reizigersvervoerders ligt het aantal STS-passages bij goederenvervoerders relatief gezien beduidend hoger, ook als gecorrigeerd wordt voor «rangeerbewegingen». Ook het hoge aantal STS-passages dat bij recidive seinen voorkomt en het hoge aandeel van STS-passages gemaakt door leeg materieeltreinen vraagt blijvende aandacht.

Niet alle soorten STS-passages zijn even risicovol. De gehanteerde risico-beoordelingsmethode geeft informatie over de risico's van STS-passages. De spoorbranche moet deze gebruiken bij de evaluatie en eventuele bijstelling van de door haar in gang gezette maatregelen. De Inspectie zal hierop toezien. Uit de rapportage blijkt onder andere dat de risico's van STS-passages van treinen die bij een geel of rood sein vertrekken aanzienlijk hoger zijn dan die van andere STS-passages op een emplacement. Ook blijkt dat STS-passages bij het uitrijden naar de vrije baan (waar sporen samenkomen) risicovoller zijn dan die bij binnenkomst vanaf de vrije baan (waar sporen zich vertakken).

Het spoorverkeer groeit op dit moment sterk. Het aantal treinen neemt de komende jaren verder toe. Daar staat tegenover dat de komende tijd een steeds groter deel van het goederenvervoer over de Betuweroute zal worden afgewerkt. Op deze lijn is het ERTMS systeem geïnstalleerd, dat een veel kleinere kans op STS-passage kent dan het elders gebruikte ATB-Eerste Generatie systeem. Per saldo leiden deze ontwikkelingen naar verwachting tot een autonoom gelijkblijvend niveau van STS-passages. De inspanningen die de spoorbranche levert zullen de komende jaren meer effect moeten hebben. De technische maatregel waar zeer veel van wordt verwacht, de introductie van ATB Verbeterde versie, zal vanaf 2009 meetbaar zijn.

Om de doelstellingen voor de reductie van het aantal STS-passages en de daaraan verbonden risico's te kunnen bereiken heeft de spoorbranche de volgende extra acties in gang gezet:

1. Door de Inspectie is onlangs geconstateerd dat er onvoldoende samenhang bestaat tussen de uit te voeren acties van de vervoerders binnen het machinistenprogramma. De spoorbranche heeft daarom besloten dat vanuit de vervoerders een projectleider wordt benoemd voor het opzetten van een eenduidig programma bij alle vervoerders. Deze projectleider wordt op korte termijn aangesteld, zodat er vanaf begin 2008 bij alle vervoerders een aantoonbare intensivering van het machinistenprogramma zal plaatsvinden.
2. Nog dit jaar zal NS Reizigers het onderzoek waarom leeg materieel vaak betrokken is bij STS-passages afronden. Bij dit onderzoek wordt tevens externe veiligheidskundige expertise betrokken.
3. ProRail zal na elke nieuwe STS-passage, samen met de betrokken vervoerder, nader onderzoek uitvoeren. Dergelijk onderzoek zal als standaard maatregel in de staande organisatie geborgd worden.
4. Er zal nader onderzoek worden uitgevoerd naar de achterliggende oorzaken van STS-passages bij zogenaamde recidive seinen. Dit onderzoek zal in het tweede kwartaal van 2008 worden afgerond.
5. Het aantal STS-passages is bij goederenvervoerders relatief groter dan bij reizigersvervoerders. Een projectleider vanuit de goederenvervoerders zal onderzoeken of hier aanwijsbare oorzaken voor zijn en, zo ja, of er maatregelen ondernomen kunnen worden om dit aantal terug te

dringen. Dit onderzoek zal in het tweede kwartaal van 2008 worden afgerond.

6. De zogenaamde technische STS-passages vormen een bijzondere categorie. Hierbij is er weliswaar sprake van een storing in het beveiligingssysteem, maar zonder direct veiligheidsrisico. Dergelijke STS-passages kunnen echter mogelijk wel invloed hebben op het gedrag en verwachtingspatroon van machinisten. Hierop zal een nadere analyse uitgevoerd worden, die in het tweede kwartaal van 2008 gereed zal zijn.
7. De rapportage van de Inspectie concludeert onder andere dat in 2006 significant veel meer STS-passages hebben plaatsgevonden door zogenaamde doorrollende treinen dan gemiddeld in de periode 2002–2005. Onderzocht zal worden waarom dergelijke STS-passages vaker voorkomen. Dit onderzoek zal gereed zijn in het tweede kwartaal van 2008.

Zoals hierboven aangegeven wordt een belangrijke bijdrage aan de reductie van het aantal STS-passages en de daaraan verbonden risico's verwacht van de implementatie van ATB Verbeterde versie. Gezien dit aanzienlijke belang heeft de spoorbranche een analyse naar de tijdige haalbaarheid hiervan laten uitvoeren door het bureau Horvat en Partners. De spoorbranche schrijft in de «Voortgangsrapportage Passages Stop-tonend Sein (STS), 31-10-2007» dat zij op basis hiervan tot de volgende hoofdconclusies komt:

1. De aanpassingen in de infrastructuur (1000 seinen) zijn haalbaar vóór 1 januari 2009.
2. Het materieel dat door middel van software aanpassingen geschikt gemaakt moet worden voor ATB Verbeterde versie (1300 treinen) kan vóór 1 januari 2009 gereed zijn.
3. Het materieel dat bovendien hardware aanpassingen vergt (450 treinen) kan niet volledig gereed zijn vóór 1 januari 2009. Horvat en Partners verwacht dat deze aanpassingen pas medio 2009 gereed zullen zijn.

Tenslotte informeer ik u dat ik op 14 november 2007 samen met mijn collega van VROM afspraken heb gemaakt met de bestuurders uit de provincies Noord-Brabant, Limburg en Zuid-Holland over de implementatie van ATB Verbeterde versie op de meest risicovolle locaties in Zuid-Nederland en Zuid-Holland, mede in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan de hierboven genoemde doelstellingen voor de reductie van het aantal STS-passages en de daaraan verbonden risico's. Mijn departement heeft inmiddels aan ProRail gevraagd om de realisatie hiervan voortvarend op te pakken. In aanvulling op de hierboven genoemde 1000 seinen zal overigens ook op andere plaatsen waar gevaarlijke stoffen vervoerd worden ATB Verbeterde versie toegepast worden.

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