

Vergaderjaar 2010–2011

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 118

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 januari 2011

Bij deze informeer ik u over de ontwikkelingen rondom het aantal keer dat een trein een rood sein passeert (STS-passage), mede naar aanleiding van de hier bijgevoegde rapportage «*STS-passages 2009*» van de Inspectie Verkeer en Waterstaat¹. Tevens ga ik nader in op de voortgang van de implementatie van ATB-Vv² en op de overige maatregelen in het kader van de aanpak van STS-passages en railveiligheid, onder andere naar aanleiding van het treinincident in Barendrecht op 24 september 2009.

Ontwikkeling STS-passages

De daling van het aantal STS-passages in de afgelopen jaren is ook in 2009 en 2010 doorgezet. In 2009 vonden 214 STS-passages plaats, 26 minder dan in 2008³. De voorlopige cijfers van 2010 komen uit op 173 STS-passages⁴. Ik ben blij met dit behaalde resultaat, het laagste aantal STS-passages sinds 1996, maar ik ga onverminderd verder met de aanpak daarvan. De STS-doelstellingen zoals die door de spoorbranche zijn voorgesteld⁵ zijn immers nog niet gerealiseerd. Deze STS-doelstellingen zijn dan ook overgenomen in de Derde Kadernota Railveiligheid. Bovendien ben ik van mening dat de verdere intensivering van het treinverkeer, onder andere in het kader van het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, om zorgvuldige aandacht voor dit aspect van de railveiligheid vraagt. Hieronder ga ik daar nader op in.

De STS-doelstellingen, zoals die in 2004 door de spoorbranche zijn voorgesteld en door mijn ambtsvoorgangers zijn onderschreven, ambiëren een reductie van het aantal STS-passages met 50% en een vermindering van het hieraan verbonden risico met 75% ten opzichte van 2003. In 2009 was het aantal STS-passages 19% lager dan dat in het referentiejaar 2003⁶. Het risico van STS-passages was in 2009 echter nog ongeveer gelijk aan dat in 2003. Zoals onder andere toegelicht in de brief van mijn ambtsvoorganger aan uw Kamer van 28 juni 2010⁷ is het installeren van ATB-Vv bij al bestaande seinen de meest effectieve maatregel bij de aanpak van STS-passages. Omdat deze implementatie

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt van de Tweede Kamer der Staten-Generaal.

² Automatische TreinBeïnvloeding Verbeterde versie.

³ Zie brief «aanpak passages stoptonend sein (STS)» van 7 september 2009 aan Tweede Kamer 29 893 nr. 88.

⁴ Het definitieve uiteindelijk vastgestelde aantal kan nog iets hiervan afwijken in verband met nog lopend incidentenonderzoek door de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

⁵ Brief «Aanpak STS door de spoorbranche» van 4 oktober 2004, ProRail, NS en Railion, kenmerk RvB/BK-JN/20438599.(TK, 29 893, nr. 1)

⁶ In 2003 hebben 265 STS-passages plaatsgevonden.

⁷ Kamerstuk 29 893, nr. 103.

pas in de loop van 2009 grootschalig heeft plaatsgevonden wordt 2010 dan ook beschouwd als het eerste «oogstjaar» van ATB-Vv, waarin het feitelijke effect daarvan zichtbaar wordt. De spoorbranche heeft mij inmiddels toegezegd dat ik in het tweede kwartaal van 2011 de met de Inspectie Verkeer en Waterstaat afgestemde evaluatie van ATB-Vv op basis van de STS-passages in 2010 ontvang. Deze zal ik dan aan uw Kamer toezenden.

Voor wat betreft de relatie tussen het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer, de railveiligheid in het algemeen en de aanpak van STS-passages in het bijzonder verwijs ik naar de beantwoording door mijn ambtsvoorganger van vragen van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat inzake de Derde Kadernota Railveiligheid op 23 september 2010¹. Daarbij is aangegeven dat er in het budget van PHS een reservering van maximaal € 100 mln. is opgenomen voor railveiligheid en dat ook bij een hogere benutting van het spoor vastgehouden wordt aan de hierboven genoemde STS-doelstellingen.

Implementatie ATB-Vv

Over de voortgang van de implementatie van ATB-Vv bent u recent geïnformeerd in het Algemeen Overleg op 24 november 2010² en in de hierboven aangehaalde beantwoording van vragen inzake de Derde Kadernota Railveiligheid.

Momenteel zijn 1 228 van de circa 6 000 zogenaamde bediende seinen op het Nederlandse spoorweginet met dit systeem uitgerust. Ook het sein dat bij het treinincident in Barendrecht op 24 september 2009 ten onrechte is gepasseerd is van ATB-Vv voorzien, evenals de twee daarnaast liggende seinen. Als bijlage bij de hierboven aangehaalde beantwoording van vragen inzake de Derde Kadernota Railveiligheid heeft uw Kamer de voortgangsrapportage van de spoorbranche per 30 juni 2010³ ontvangen. Daarin is vermeld dat eind 2010 1264 seinen met ATB-Vv zouden zijn uitgerust. ProRail heeft mij inmiddels geïnformeerd dat deze achterstand van 36 ATB-Vv-seinen is veroorzaakt door het strenge winterweer en door bodemverontreinigingen die op een aantal locaties zijn aangetroffen. ProRail verwacht dat de implementatie van alle 1 264 ATB-Vv-seinen medio dit jaar zal worden afgerond.

ProRail legt momenteel ook de laatste hand aan de selectie van circa 350 extra seinen die in het kader van het «Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen» met ATB-Vv zullen worden uitgerust. Naar verwachting zal deze selectie in februari 2011 worden afgerond. Zoals door mij aangegeven in het overleg met uw Kamer op 24 november 2010 zal de realisatie hiervan in 2012 worden afgerond.

Zoals hierboven aangegeven zal ik in het tweede kwartaal van 2011 de evaluatie ontvangen van de effecten van ATB-Vv op de STS-passages in 2010. Op basis daarvan zal ik besluiten of er, in aanvulling op de 1 600 al geplande en grotendeels gerealiseerde ATB-Vv-seinen, nog meer seinen hiermee zullen worden uitgerust en, zo ja, hoeveel en welke dat zijn.

In de hierboven aangehaalde beantwoording van vragen inzake de Derde Kadernota Railveiligheid is aangegeven dat de spoorbranche destijds verwachtte dat eind 2010 96% van alle treinen met ATB-Vv zou zijn uitgerust. Inmiddels heeft de spoorbranche mij geïnformeerd dat momenteel 94% van de treinen hiermee is uitgerust. De vertraging bij deze 2% van de treinen is gerelateerd aan noodzakelijke internationale vrijgave in samenhang met ERTMS-apparatuur in de treinen. De spoorbranche heeft mij geïnformeerd dat deze medio 2011 met ATB-Vv zullen

¹ Kamerstuk 29 893, nr. 108.

² Kamerstuk 29 984, nr. 249.

³ Kamerstuk 29 893, nr. 106

zijn uitgerust. De planning dat het gehele materieelpark eind 2012 volledig van ATB-Vv zal zijn voorzien, blijft ongewijzigd.

Overige maatregelen

In de hierboven aangehaalde brief aan uw Kamer van 28 juni 2010 heeft mijn ambtsvoorganger aangegeven welke extra maatregelen, naast de implementatie van ATB-Vv, genomen worden om het aantal STS-passages en de daaraan verbonden risico's terug te dringen. Mede naar aanleiding van het treinincident in Barendrecht op 24 september 2009 heeft de spoorbranche in aanvulling daarop een aantal verbetermaatregelen op het gebied van railveiligheid genomen. Hieronder informeer ik u kort over elk daarvan.

Afstanden tussen sein en gevaarpunt

In het in opdracht van mijn ambtsvoorganger uitgevoerde onderzoek naar aanleiding van het treinincident in Barendrecht concludeert het bureau Save¹ dat de afstand tussen sein en gevaarpunt in Engeland en Duitsland groter is dan in Nederland. Door zo'n grotere afstand zouden de risico's van een eventuele STS-passage kleiner zijn. Als een trein dan toch door een rood sein zou rijden zou de kans dat hij bijvoorbeeld een andere trein zou raken dan immers klein zijn. Mede naar aanleiding hiervan past ProRail inmiddels bij de aanleg van nieuwe en aanpassingen aan bestaande sporen waar harder dan 80 km/u wordt gereden zogenaamde flankbeveiliging toe, bijvoorbeeld door de afstand tussen sein en gevaarpunt te vergroten. Hierdoor wordt de kans dat treinen elkaar bij wissels in de flank aanrijden kleiner.

Verzware van het remcriterium

Save heeft ook aanbevolen onderzoek te doen naar een verzware van het zogenaamde remcriterium, om aldus de effectiviteit van ATB-Vv te vergroten, onder andere bij zware goederentreinen die een lange remweg hebben. Het gaat hierbij om de mate waarmee een remming door de machinist ingezet moet worden als het aan hem getoonde seinbeeld dat van hem verlangt. Dit onderzoek is inmiddels door de spoorbranche uitgevoerd. Daaruit is gebleken dat een verzware van het remcriterium mogelijk is met beperkte consequenties voor de reistijd. Momenteel wordt door de vervoerders bekeken wat de invoeringsmogelijkheden hiervan zijn.

Alertheid van machinisten

Save heeft ook aanbevolen een zogenaamd situatiespecifiek alerterings-sigitaal voor machinisten te overwegen. Hierdoor zou de machinist op betrouwbare en éénduidige wijze gewaarschuwd kunnen worden voor een specifieke gevaarlijke situatie. De spoorbranche heeft hiervoor inmiddels enkele metingen met GPS²-apparatuur uitgevoerd. Nog in de eerste helft van 2011 verwacht ik hiervoor een voorstel, waarna bezien zal worden op welke wijze de implementatie hiervan het beste kan plaatsvinden en welke consequenties hieraan verbonden zijn.

Keuring van machinisten

Door de inmiddels in gang gezette implementatie van de nieuwe Europese machinistenrichtlijn zullen machinisten vanaf 2012 vaker gekeurd worden dan nu het geval is. Bovendien zal daarmee aan de goedgekeurde machinisten een vergunning door mij worden afgegeven in plaats van de huidige bedrijfsplas door de vervoerder.

¹ «Onafhankelijk onderzoek STS-problematiek», 17 mei 2010.

² Global Positioning System.

Planning en ontwerpen van de dienstregeling

Mede naar aanleiding van het treinincident in Barendrecht heeft de spoorbranche verbeteringen doorgevoerd om de dienstregeling «conflictvrij» te ontwerpen. Het gaat er daarbij om de dienstregeling en het spoorgebruik van treinen zodanig te plannen dat de kans dat een trein een rood sein tegenkomt minimaal is. Dit verkleint de kans op een STS-passage. Bij het ontwerp van de eerstvolgende dienstregeling, die eind 2011 ingaat, zal de zogenaamde «conflictsignalering» in de voor het dienstregelingontwerp gebruikte computersystemen op grote schaal worden toegepast. In 2011 worden bovendien de opleidingen voor dienstregelingplanners verbeterd. Het is de intentie om daarbij te komen tot een certificering.

Aanleg ERTMS

Mijn ambtsvoorganger heeft inmiddels aan ProRail opgedragen om in het kader van de aanleg van ERTMS op het traject Kijfhoek-Barendrecht ook de aanleg van ERTMS op de drie aansluitende sporen voor te bereiden. Het gaat daarbij om de aansluitingen richting IJsselmonde, Dordrecht en «Barendrecht vork». De planning is dat deze aanleg in 2013 gerealiseerd zal zijn. Dit is een aanvulling op de hierboven beschreven drie extra ATB-Vv-seinen in Barendrecht. Hierdoor worden zowel treinen met als zonder ERTMS extra beveiligd.

Aanleg «Krokodil»

Op 27 april 2009 heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer geïnformeerd dat de aanleg van het treinbeïnvloedingssysteem «Krokodil» op het baanvak Maastricht Randwijck–Belgische grens in 2010 zal worden afgerond¹. Op 12 december 2010 heeft ProRail dit systeem op dit baanvak en bovendien op het baanvak Roosendaal–Belgische grens in gebruik genomen. Hiermee wordt de kans op een STS-passage op deze baanvakken verder gereduceerd en is tevens de doelstelling uit de Tweede Kadernota Railveiligheid² gerealiseerd dat in 2010 het gehele Nederlandse hoofdspoorwegnet voorzien is van een automatisch treinbeïnvloedingssysteem.

Betekenis seinbeeld «geel»

Mijn ambtsvoorganger heeft aan uw Kamer toegezegd de betekenis van het seinbeeld «geel» in de Regeling spoorverkeer duidelijker te omschrijven³. Door een voor de machinist éénduidiger beschrijving hiervan kan de kans op een STS-passage verminderen. Deze wijziging is inmiddels doorgevoerd en in werking getreden⁴.

Conclusie

Zoals hierboven beschreven zijn er in de afgelopen jaren vorderingen geboekt op het gebied van railveiligheid in het algemeen en bij de aanpak van de STS-problematiek in het bijzonder. Het aantal STS-passages lijkt structureel te dalen. Bovendien zijn tal van verbetermaatregelen doorgevoerd die deze daling moeten continueren. Zoals hierboven aangegeven zal ik uw Kamer nader informeren over mijn besluit of er, in aanvulling op de huidige ATB-Vv-implementatie, nog meer seinen hiermee zullen worden uitgerust. Ik verwacht u daarover in de tweede helft van 2011 te informeren.

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

¹ Kamerstuk 29 893, nr. 83.

² Kamerstuk 29 893, nr. 1.

³ Zie brief «Rappel toezeggingen AO Spoor d.d. 9 februari» van 10 mei 2010 aan Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 29 893, nr. 102.

⁴ Staatscourant nr. 10451, 7 juli 2010. Tekst «Snelheid begrenzen tot 40 km/h en afhankelijk van zicht en beremming met een zodanige snelheid verder te rijden om voor het eerstvolgende sein, dat stoppen gebiedt, te kunnen stoppen.» is gewijzigd in «Snelheid begrenzen tot 40 km/u of zoveel minder als nodig is om voor het eerstvolgende «stop» tonende sein te kunnen stoppen.»