

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

1873

Vragen van het lid **Bruins** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het evacueren van reizigers uit gestrande treinen* (ingezonden 8 februari 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkema** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 15 maart 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 1702.

Vraag 1

Kent u de berichten «Reizigers 3,5 uur vast in trein»¹, «Treinreizigers gestrand: drieënhalf uur zonder licht en frisse lucht»² en «Ongeduldige reizigers breken uit defecte trein Zaltbommel»?³ Herinnert u zich de brief van uw voorganger over gestrande treinen op de HSL⁴ en de brief van uw voorganger over diesellocs en het bergen van gestrande treinen?⁵

Antwoord 1

Ja, ik ken de berichten en de brieven waar de vraagsteller naar verwijst. Dat deze incidenten zich hebben voorgedaan vind ik samen met NS en ProRail onacceptabel. Reizigers moeten er van op aan kunnen dat ze zo snel mogelijk uit een dergelijke benarde positie verlost worden zodat ze hun reis kunnen voortzetten. Ik heb NS en ProRail gevraagd om gezamenlijk een evaluatie te maken op basis van de strandingen op het hoofdrailnet en de HSL over de afgelopen jaren, gericht op verbeteringen. Ook het toezicht van Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) zal daar mede op gericht zijn. Ik zal u over de uitkomst van deze evaluatie nader informeren.

Vraag 2

Heeft u een overzicht van het aantal gestrande treinen op zowel hoofdrailnet, HSL als regionaal spoor sinds 2011 en het oponthoud per gestrande trein?

¹ Algemeen Dagblad, 30 januari 2016

² RTL Nieuws, 5 november 2015, <http://www.rtlnieuws.nl/nieuws/binnenland/treinreizigers-gestrand-drieënhalf-uur-zonder-licht-en-frisse-lucht>

³ Algemeen Dagblad, 24 november 2015, <http://www.ad.nl/ad/nl/1012/Nederland/article/detail/4193890/2015/11/24/Ongeduldige-reizigers-breken-uit-defecte-trein-Zaltbommel.dhtml>

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 533

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 258

Antwoord 2

ProRail meldt dat er tussen december 2013 en februari 2016 1.828 treinen twintig minuten of langer zijn gestrand. Er reden ongeveer 3,4 miljoen treinen, dus dit komt neer op 0,05% gestrande treinen. Op basis van deze cijfers is geen onderscheid te maken tussen het hoofdrailnet en HSL.

Vraag 3

Kunt u verklaren waarom het woensdag 4 november drieënhalf uur duurde voordat gestrande reizigers tussen Den Bosch en Nijmegen werden geëvacueerd?

Antwoord 3

In dit geval bleef de trein aanvankelijk langs het perron staan, waardoor evacuatie niet nodig was: de reizigers konden desgewenst uitstappen. Nadat de trein weer verder kon rijden, strandde deze helaas alsnog. NS en ProRail hebben de afhandeling van gestrande treinen conform de procedures uitgevoerd, maar door praktische problemen duurde het langer dan verwacht. De normale afhandeling is erop gericht om de hinder voor reizigers bij een stranding tot een minimum te beperken. De procedure is dat NS en ProRail maximaal een kwartier na een stranding, als zeker is dat de trein niet meer zelfstandig verder kan rijden, gezamenlijk de calamiteitenafhandeling beginnen. Ze hebben de ambitie om in 98% van de gevallen de reizigers binnen een uur hun weg te laten vervolgen. In de overige gevallen streven ze ernaar het oponthoud van de reizigers tot maximaal twee uur te beperken. In alle gevallen is het doel de reizigers binnen één uur zorg te bieden. Voor de evacuatie van de gestrande reizigers geldt een driesporenbeleid. NS en ProRail bereiden tegelijkertijd drie vormen van evacuatie voor:

- een locomotief of trein sturen die de gestrande trein kan wegslepen
- een andere trein sturen waarmee de gestrande reizigers naar een station kunnen reizen (evacuatietrein)
- bussen regelen (evacuatiebussen)
- Deskundigen van NS en ProRail bepalen vervolgens afhankelijk van de specifieke situatie, (locatie, oorzaak, aantal reizigers, weersomstandigheden, etc.) welke wordt uitgevoerd.

Vraag 4

Kunt u verklaren waarom dinsdag 24 november de gestrande trein niet werd weggesleept naar het dichtstbijzijnde station, maar er bussen werden ingezet terwijl deze de trein niet konden bereiken?

Antwoord 4

In dit geval zijn de procedures van NS en ProRail voor de afhandeling van gestrande treinen onvoldoende opgevolgd, waardoor niet meteen de evacuatie-methode werd gekozen die de beste bleek: het wegslepen van de trein. De bus die werd ingezet kon de trein in dit geval wel bereiken en is gebruikt om veertig reizigers naar Schiphol te vervoeren.

Vraag 5

Kunt u verklaren waarom donderdag 28 januari pas na drie uur is besloten de reizigers in een gestrande trein op de HSL te evacueren?

Antwoord 5

Na een eerste stop meldde de machinist dat de trein weer kon rijden. Daarop zijn de acties in het kader van de calamiteitenafhandeling gestaakt. Even later is de trein opnieuw stil komen te staan en is de calamiteiten afhandeling opnieuw gestart. Een belemmerende factor bij de HSL is dat het spoor door ligging en afscherming voor hulpdiensten vaak minder eenvoudig te bereiken is en er strenge veiligheidsvoorschriften gelden zowel voor het inzetten van evacuatietreinen als het fysiek ontruimen van gestrande treinen. Ook in dit geval zijn de procedures van NS en ProRail voor de afhandeling van gestrande treinen onvoldoende opgevolgd.

Dit specifieke incident wordt door de ILT onderzocht. Dat onderzoek zal naar verwachting in maart zijn afgerond. Ik zal uw Kamer informeren over de uitkomsten.

Vraag 6

Deelt u de mening dat genoemde langdurige evacuaties niet voldoen aan de in 2011 na een Veiligheidswaarschuwing van de inspectie uitgesproken ambitie om in 98% van de gevallen de reiziger binnen één uur zijn weg te laten vervolgen en in de overige gevallen er naar te streven het oponthoud van de reiziger tot maximaal twee uur te beperken?

Antwoord 6

Ja, die mening deel ik. De procedures van NS en ProRail voor de afhandeling van gestrande treinen (zie antwoord 3) zijn in twee van de drie in de vragen genoemde gevallen onvoldoende opgevolgd. Er was in de praktijk sprake van verkeerde keuzes en menselijke fouten. NS en ProRail laten mij weten dat ze het belangrijk vinden om de gang van zaken zo snel als redelijkerwijs mogelijk te verbeteren. Rolvastheid is daarbij van groot belang. Ik heb NS en ProRail op dit alles nadrukkelijk aangesproken en hen verzocht om gezamenlijk een evaluatie te maken (zie antwoord 1). Deze evaluatie moet een beeld geven van wat er goed gaat en wat er beter moet.

Vraag 7

Welke quick-wins zijn met betrekking tot gestrande treinen op de HSL genomen zoals aangekondigd in de brief van september 2014?

Antwoord 7

NS en ProRail hebben maatregelen met snelle verbeterkansen voor de Intercity direct, waarvan in de brief sprake is⁶, opgestart en ingevoerd:

- a) Slimmer alarmeren. Daarmee wordt bedoeld dat zodra een melding van gestrande trein binnenkomt, alle verantwoordelijken klaar staan om in actie te komen. Hiervoor zijn procedures opgesteld en aangescherpt.
- b) Plaatsbepaling. Om de machinist te helpen bij het exact bepalen van zijn positie op de HSL, ook bij stranding, worden bordjes geplaatst in de spanningssluisen, waar de trein van spanning wisselt.
- c) Hulptractie. Om bij stranding snel de trein weg te slepen, zou er permanent een daarvoor bestemde locomotief (met machinist) beschikbaar moeten zijn. De permanente beschikbaarheid van een elektrische afsleeplocomotief bleek de maatregel met het grootste verbeterende effect. Er staat daarom in Rotterdam permanent een elektrische hulplocomotief paraat. Een eveneens beschikbare diesellocomotief zou extra toegevoegde waarde hebben. De sector bekijkt of het mogelijk is structureel ook een diesellocomotief beschikbaar te stellen.
- d) Evacuatie. NS en ProRail hebben een interne website in ontwikkeling om alle mogelijke evacuatieplekken langs de HSL direct inzichtelijk te hebben, evenals per locatie de evacuatiemogelijkheden. De verwachting is dat deze extra ondersteuning het besluitvormingsproces bevordert.

Verder hebben NS en ProRail een projectleider aangesteld om de verbetermaatregelen voor strandingen en evacuaties aan te pakken. Deze maatregelen maken deel uit van een breder verbeterplan voor de Intercity direct gericht op het verbeteren van de prestaties.

Vraag 8

Kunt u de evaluaties over gestrande treinen op de HSL die sinds begin 2014 zijn gemaakt naar de Kamer sturen? Welke maatregelen zijn er naar aanleiding van deze evaluaties genomen?

Antwoord 8

NS en ProRail leggen bij elk incident (zoals een stranding) intern vast wat er is gebeurd. Ik ontvang niet over elke gestrande trein een rapport en kan dat dus niet naar uw Kamer sturen. Wel heb ik NS en ProRail gevraagd om gezamenlijk een evaluatie te maken op basis van de strandingen in de afgelopen jaren (zie antwoord 1).

Voor de genomen maatregelen verwijs ik naar antwoord 7.

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 533.

Vraag 9

Is bij genoemde gestrande treinen de afspraak met de inspectie nagekomen dat voor de gestrande reizigers serviceteams worden ingezet, dat binnen één uur zorg op maat wordt geboden waaronder voedsel en drank en dat direct parallelle oplossingstrajecten worden opgestart, waarbij de oplossing die het snelst tot resultaat leidt, wordt uitgevoerd?

Antwoord 9

In twee van de drie genoemde gevallen was in strijd met de afgesproken procedure geen Veiligheid & Service team aanwezig.

Vraag 10

Zijn er voor de HSL elektrische bergingslocomotieven beschikbaar om gestrande treinen te verslepen naar het dichtstbijzijnde station? Zijn er in geval van een stroomstoring voor de HSL diesel bergingslocomotieven beschikbaar?

Antwoord 10

Zie antwoord 7.

Vraag 11

Herinnert u zich de bevindingen van de commissie Kuiken⁷ over de werkwijze van de inspectie in het algemeen en de melding van uw voorganger in de eerder genoemde brief uit 2011 dat de inspectie het verbeterproces rond gestrande treinen nauwlettend zou volgen?

Antwoord 11

Ja. Naar aanleiding daarvan heeft de ILT geparticipeerd in een projectgroep van NS en ProRail waarin partijen gezamenlijk werken aan het verbeteren van de berging van gestrande treinen. In deze projectgroep zijn afspraken gemaakt over diverse te nemen maatregelen en acties die erop gericht waren dat spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder ervoor zorgen dat de risico's verbonden aan het tijdig bergen van treinen worden beheerst. Daartoe behoort ook de veiligheid van de reizigers in alle weersomstandigheden.

Vraag 12

Heeft de inspectie als vervolg op de genoemde Veiligheidswaarschuwing het versterkt toezicht op de geconstateerde knelpunten rond gestrande treinen inmiddels afgerond? Is hierbij door de inspectie getoetst of het afgesproken verbeterproces ook in de praktijk is uitgevoerd en of dit werkt?

Antwoord 12

In maart 2011 concludeerde de ILT dat er operationeel een aantoonbare verbetering had plaatsgevonden waarbij het bergen van gestrande treinen daadwerkelijk de juiste prioriteit had gekregen. Op 2 december 2013⁸ heeft de ILT het verscherpte toezicht opgeheven, omdat er naar het oordeel van de ILT op dat moment sprake was van een verbeterproces dat voldoende bestendig was. De spoorsector had gezamenlijk een groot aantal voorgenoemde maatregelen uit 2011 geëffectueerd en in 99% van de strandingen op het conventionele spoor werden de reizigers binnen twee uur geëvacueerd. De gevallen die in deze brief aan de orde komen, zijn voor de ILT aanleiding om naast het onderzoek genoemd in antwoord 5 op korte termijn opnieuw met de betrokken spoorpartijen in gesprek te gaan.

⁷ Kamerstuk 32 707, nr. 9

⁸ Kamerstuk 31 987, nr. 10