

Vergaderjaar 2011–2012

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 133

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 mei 2012

In de brief van 26 april 2012 (Kamerstuk 29 893, nr. 132) waarmee ik uw Kamer de 24-uursrapportages van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en ProRail inzake de stoptonend sein passage (STS-passage)¹ te Utrecht aanbod, heb ik gemeld dat ik aan ProRail, als mijn uitvoeringsorganisatie, heb gevraagd mij op korte termijn te informeren over (tijdelijke) maatregelen om het aantal STS-passages terug te dringen.

De eerste resultaten die ik u kan melden betreffende instelling van een Taskforce in combinatie met het door ProRail opgestelde Verbeterplan stoptonendseinp passages met voorstellen voor maatregelen. Het streven van ProRail is om met dit Verbeterplan te komen tot minder dan tien STS-passages per jaar en daarmee tot een risicoreductie van nagenoeg nul verwijtbare ongevallen per jaar. ProRail zet hiermee overigens een hoge ambitie neer die de komende tijd mede op basis van een nadere risicoanalyse nader met de sector moet worden ingevuld.

Het Verbeterplan bevat naast de instelling van een Taskforce, een overzicht van de maatregelen om het aantal STS-passages te reduceren die de spoorsector reeds in gang heeft gezet, mede naar aanleiding van (rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over) het ongeluk in Barendrecht in 2009, de additionele maatregelen voor 2012 waartoe de directie van ProRail eind maart heeft besloten en de extra maatregelen naar aanleiding van het ongeval in Amsterdam op 21 april. Het bijgevoegde Verbeterplan bestaat uit drie elkaar versterkende categorieën van maatregelen die de ambitie gezamenlijk moeten waarmaken:

1. Verminderen van de kans op een rood sein door vereenvoudiging van de lay-out van de infrastructuur, planning en bijsturing (i.c. aanvullende maatregelen inzake niet-regulier enkelspoorrijden bij bijvoorbeeld werkzaamheden);
2. Verminderen van de kans om door rood te rijden door alertering van machinisten en treindienstleiders, programma's gericht op niet telefoneren tijdens het rijden, «fit for duty», etc. alsmede het

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

eliminieren van stops voor rode seinen die niet passen bij het verwachtingspatroon van de machinist (waaronder het uitbannen van geel-geel-rood situaties);

3. Verminderen van de gevolgen van door rood rijden via een extra investering in het vangnetsysteem Automatische Trein Beïnvloeding -Verbeterde versie (ATB-Vv).

De Taskforce is met name bedoeld om tempo met de maatregelen uit het Verbeterplan te blijven maken. Voornaamste taak van de Taskforce is om voor de zomer te komen tot een concreet uitvoeringsplan van de nieuwe maatregelen uit het Verbeterplan opdat die snel kunnen worden uitgevoerd.

Ad 1. Verminderen van de kans op rood

Kern van de zaak is dat machinisten alert zijn, maar te vaak rode seinen tegenkomen. De in het Verbeterplan genoemde maatregelen zorgen ervoor dat machinisten veel minder rode seinen tegenkomen, zowel verwachte als onverwachte. Dit gebeurt ondermeer door het spoor en het gebruik ervan zo in te richten dat het aantal kruisende bewegingen wordt beperkt, voldoende tijd te plannen tussen (kruisende bewegingen van) treinen, rangeerbewegingen zoveel mogelijk in de dienstregeling op te nemen en er op te sturen dat treinen volgens plan rijden.

In concreto heeft ProRail naar aanleiding van het ongeval onderzocht (zie mijn brief van 23 april) of er *onmiddellijke* maatregelen genomen moeten. ProRail heeft de volgende onmiddellijke maatregelen genomen in geval van niet-regulier enkelspoorrijden (bv tijdens werkzaamheden). Deze betreffen

- Geplande niet-reguliere stops worden geëlimineerd;
- De speling in de planning wordt verruimd van 1 naar 3 minuten;
- Extra zal worden gestuurd op een punctuele uitvoering; en
- Machinisten en treindienstleiders extra zullen worden gewezen op afwijkende enkelspoorsituaties.

Of deze maatregelen uitgebreid moeten worden naar andere situaties dan niet-regulier enkelspoorrijden gaat blijken uit de nadere uitwerking en risicoanalyse in de komende maanden.

Dit kan overigens consequenties hebben op bijvoorbeeld het onderhoudsrooster, het aantal en de duur van buitendienststellingen, de capaciteittoedeling, het aantal gereden treinen en de punctualiteit. Bij de nadere uitwerking en risicoanalyse moet dit in de komende maanden helder worden.

Ad 2. Verminderen van de kans door rood

De alertheid van machinisten is goed op orde. Van de ca 2 miljoen stoptonende seinen worden minder dan 200 per jaar gemist. Naast hierboven behandelde vereenvoudiging van de kans op rood kan ook de kans om door rood te rijden worden verminderd en wel via extra aandacht voor alertheid. Aan de orde zijn bijvoorbeeld:

- «Fit for duty» beoordeling voor aanvang dienst;
- Afleiding machinist verder beperken, bijvoorbeeld door beperking GSM-gebruik i.c. (privé-) bellen tijdens rijden gele seinen en/of 40 km/u gebieden;
- Bewustwordingscampagnes;
- Systeem dat machinist (ook van in de buurt rijdende treinen) alerteert bij nadering van een rood sein (STS);
- Systeem dat treindienstleider alerteert bij een STS-passage;
- Uitbannen van zogenaamde geel-geel-rood-passages.

Ad 3. Verminderen van de gevolgen door rood via extra ATB-Vv

1 264 seinen zijn uitgerust met ATB-Vv. Naar aanleiding van een nadere inventarisatie inzake het Basisnet Gevaarlijke Stoffen zijn nog eens 350 seinen aangewezen om nog in 2012 met ATB-Vv te worden uitgerust. Voorts heeft ProRail in maart van dit jaar besloten om 65 extra seinen te voorzien van ATB-Vv. Het sein te Amsterdam was daar één van.

Het aantal STS-passages zal zelfs met maximale uitrol van ATB-Vv nooit tot nul gereduceerd worden. ATB-Vv is een vangnet, maar niet foutloos. De nadere uitharding van dit onderdeel van het Verbeterplan door de Taskforce in de komende maanden moet ertoe leiden dat:

- Selectie o.b.v. een aanvullende risicoanalyse zal plaatsvinden om te bekijken in hoeverre en waar extra uitrusting van seinen met ATB-Verbeterde versie (ATB-Vv) voor de hand ligt. Zoals eerder gemeld ligt dit met name bij grote risicovolle emplacementen als bijvoorbeeld Amsterdam en Utrecht voor de hand;
- Zoals eerder aan uw Kamer gemeld zal dit echter nadrukkelijk wel in samenhang moeten worden gezien met de meer langetermijnoplossing waarover ik het nog met uw Kamer zal hebben in het kader van de aanbevelingen van de commissie Kuiken, te weten het nieuwe beveiligingssysteem (European Rail Traffic Management System ofwel ERTMS).

Op basis van de nadere uitwerking van het Verbeterplan zal ik u informeren over de financiering van de extra uitrusting van seinen met ATB-Vv.

Instelling van een Taskforce

De directies van NS en ProRail hebben overleg gevoerd over het ongeval te Amsterdam en de STS-passage te Utrecht. Insteek daarvan is dat de kans dat een menselijke fout leidt tot een gevaarlijke situatie of zelfs tot een botsing (aanrijding) tot een minimum moet worden beperkt en dus verder omlaag moet. Daarom is er per direct een gezamenlijke sectorbrede Taskforce opgericht waarin naast NS en ProRail ook goederenvervoerders en regionale vervoerders deelnemen.

De Taskforce moet ervoor zorgen dat het ontstaan van gevaarlijke situaties zoveel mogelijk moet worden voorkomen en bewaakt de voortgang van de nadere uitwerking van het Verbeterplan. Zij zal voor de zomer moeten komen tot het aanreiken van sectorbrede maatregelen die snel kunnen worden uitgevoerd. De Taskforce gaat in ieder geval kijken welke maatregelen noodzakelijk zijn op die plekken waar de seinen nog niet zijn voorzien van ATB-Vv. Ook gaat de Taskforce aan de slag om te kijken hoe de extra maatregelen vervolgens zo snel mogelijk uitgevoerd kunnen worden. Dit zou bijvoorbeeld kunnen betekenen dat hiervoor extra buitendienststellingen nodig zijn wat hinder voor reizigers en verladers kan opleveren. Net als de sector ben ik van mening dat veiligheid prioriteit heeft.

De Taskforce zal nadrukkelijk machinisten oproepen om onveilige situaties te melden bij het reeds bestaande veiligheidsmeldpunt van ProRail. Het gaat daarbij om situaties waarvan machinisten vinden dat er snel maatregelen genomen moeten worden om te voorkomen dat een trein door rood rijdt. Alle meldingen worden meegenomen in de analyse van de Taskforce.

Tenslotte

Het streven om het aantal STS-passages binnen een aantal (3 à 4) jaren terug te brengen naar maximaal 10 per jaar is goed en ambitieus gezien het huidige aantal van ca 157 per jaar (in 2011). Het gaat ook verder dan

de huidige ambitie van halvering t.o.v. het aantal STS-passages in 2003 (i.c. 265), een ambitie die nog niet gehaald is. Belangrijker is echter dat het aantal risicovolle STS-passages wordt beperkt. Daarmee wordt met dit Verbeterplan een belangrijke stap gezet. Het is nu aan de Taskforce om dit in gezamenlijkheid concreet te maken en daarmee ook van een risico-analyse en concrete uitvoerbare maatregelen te voorzien.

Volledigheidshalve meld ik u dat er een fout stond in het 24-uursrapport van ProRail inzake de STS-passage te Utrecht. Daarin stond dat de Sprinter geen reizigers bevatte. Dat was niet correct. Overigens zijn er bij die passage geen mensen gewond geraakt.

Ik meld u tenslotte volledigheidshalve dat de ILT onderzoek doet naar het ongeval te Amsterdam en de STS-passage te Utrecht. Beide onderzoeken zullen naar verwachting rond oktober 2012 gereed zijn. Uiteraard zal ik u deze doen toekomen. Bovendien zal ik de ILT vragen de voorgestelde maatregelen te toetsen en te beoordelen op effectiviteit. Daarnaast houdt de ILT vervolgens uiteraard toezicht op een tijdige uitvoering binnen de wettelijke kaders van de maatregelen.

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