

Vergaderjaar 2010–2011

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 258

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 maart 2011

De vaste Commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft mij verzocht de Kamer te informeren over de uitkomsten van het overleg tussen de Inspectie Verkeer en Waterstaat (verder: de inspectie) en de spoorsector over het bergen van gestrande treinen op hoofdsporen en de mogelijkheid van spreiding van diesellocomotieven over meerdere emplacementen. Dit overleg tussen de inspectie, ProRail, NS Reizigers (NSR) en NS Hispeed heeft op 24 februari jl. plaatsgevonden. De inspectie treedt op korte termijn ook met de regionale vervoerders in overleg om met hen afspraken te maken.

Uitkomst van het overleg

ProRail, NSR en NS Hispeed hebben naar aanleiding van de veiligheids-waarschuwing van de inspectie¹ samenwerking gezocht en een aantal acties in gang gezet om het afhandelproces van gestrande treinen te verbeteren. Dit betreft met name het direct als calamiteit aanmerken van een gestrande trein met bijbehorende prioriteit in het beheersen van de gevolgen ervan. Ook worden bij een gestrande trein nu direct parallelle oplossingstrajecten opgestart (evacuatie met bus, evacuatie met trein en afslepen), waarbij de oplossing die het snelst tot resultaat leidt, wordt uitgevoerd. Voorts is de informatieverstrekking over gestrande treinen verbeterd bij het OCCR², waardoor dit OCCR een betere procesbeheersing kan toepassen. Daarnaast wordt gezorgd voor snelle alarmering en inzet van serviceteams ten behoeve van de inzittenden van de gestrande trein.

De betrokken partijen hebben de ambitie om in 98% van de gevallen de reiziger binnen één uur zijn weg te laten vervolgen. In de overige gevallen wordt er naar gestreefd het oponthoud van de reiziger tot maximaal twee uur te beperken. In alle gevallen wordt er naar gestreefd de reiziger binnen één uur zorg op maat aan te bieden (informatie, voedsel/drank, medisch, psycho-sociaal.) Hiertoe zijn interne richtlijnen geformuleerd, die verwerkt worden in de betreffende veiligheidzorgsystemen. Zowel de

¹ Brief IVW n.a.v. gestrande trein Zaandam en de reacties van de spoorsector daarop (18 januari 2011, Kamerstuk 29 984, nr. 254).

² Operationele Controle Centrum Rail.

inspectie als de spoorpartijen zijn van mening dat dit een realistische ambitie is.

Gestrande treinen als gevolg van een gebroken bovenleiding kunnen daarbij één van de lastigste scenario's vormen. Juist bij dergelijke incidenten blijkt het bergen van de gestrande trein complex, doordat er vóór het bergen van de trein of evacueren van de reizigers zekerheid moet zijn over het wel of niet onder spanning staan of kunnen komen van de gebroken bovenleiding. De spoorpartijen onderzoeken de knelpunten en mogelijke verbetermaatregelen voor deze specifieke situatie.

Daarnaast zijn alle partijen het er over eens dat zich onvoorzienbare situaties zullen blijven voordoen, waarbij sprake is van overmacht en reizigers langer dan twee uur hinder ondervinden. In deze situaties worden maatregelen getroffen om de reizigers in de trein adequaat op te vangen.

NSR doet onderzoek naar de mate van verslechtering van het binnenklimaat in een gestrande trein waarvan de energievoorziening is uitgevallen. Ook wordt gekeken naar sanitaire noodoplossingen in situaties waarbij de trein niet beschikt over een eigen toiletvoorziening. Op korte termijn zal NSR hierover nader aan de inspectie rapporteren. Voorlopige uitkomst is dat een aanzienlijke stijging of daling van de binnentemperatuur zelden zal leiden tot levensbedreigende situaties. Wel moet rekening gehouden worden met het aspect van uitdroging. De spoorpartijen zetten in deze gevallen serviceteams in die de reizigers in de trein voorzien van water.

Naast de hierboven geschetste maatregelen is met betrekking tot de evacuatie van reizigers verbetering mogelijk in de samenwerking met de overheidshulpdiensten. Daartoe zullen op korte termijn initiatieven worden genomen.

Bergingslocomotieven

ProRail heeft de bevoegdheid om locomotieven te vorderen van spoorwegondernemingen of derde bedrijven zoals spooraanemers en maakt hiervan ook gebruik. Het probleem dat zich hierbij voordoet is het in dienst komen van een machinist met de vereiste wegbekendheid. Het knelpunt is derhalve niet de inzet van extra bergingslocomotieven als wel het paraat hebben van bevoegd personeel. De spoorpartijen onderzoeken de verschillende mogelijkheden van inzet van bergingslocomotieven en geven op korte termijn uitsluitsel over nut, noodzaak en haalbaarheid.

Conclusie

De inspectie concludeert dat er operationeel een aantoonbare verbetering heeft plaatsgevonden, waarbij het bergen van gestrande treinen daadwerkelijk de hoogste prioriteit heeft gekregen. Zowel op de korte als langere termijn zijn verbeteringen mogelijk ten aanzien van het proces, de organisatie en de procedures. De inspectie is positief over het in gang gezette verbeterproces, maar blijft dit proces nauwlettend volgen.

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