

Vergaderjaar 2011–2012

29 893

Veiligheid van het railverkeer

Nr. 135

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 juli 2012

Hierbij bied ik u het door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) opgestelde rapport «Railveiligheidsindicatoren 2011» aan¹. In deze rapportage wordt een eerste beeld geschetst over de ontwikkeling van de spoorwegveiligheid in het afgelopen jaar. In deze rapportage zijn de belangrijkste indicatoren (letsels, botsingen en ontsporingen) opgenomen. Eind september volgt het nationale jaarverslag over de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor ten behoeve van het Europese Spoorwegbureau (ERA). Dit is een verplichting die volgt uit de Europese Spoorwegveiligheidsrichtlijn. In dit nationale jaarverslag wordt onder andere weergegeven hoe Nederland op de Europese veiligheidsindicatoren scoort².

Tevens bied ik u hierbij de door de ILT opgestelde rapportage «STS-passages 2011» aan¹. Bij een STS-passage rijdt een trein door rood: er wordt een StopTonendSein gepasseerd. In bijgevoegde rapportage worden de gegevens met betrekking tot de STS-passages die in 2011 hebben plaatsgevonden, geanalyseerd. Daarnaast worden de trendmatige veranderingen in de periode 2007–2011 geschetst en de reductiedoelstelling van het aantal en de ernst (risico) van de STS-passages geëvalueerd. Ik heb de Spoorbranche gevraagd een reactie op dit rapport te geven. Deze reactie treft u bij deze brief aan (bijlage 3)¹.

Recente ontwikkelingen

De afgelopen periode heb ik uw Kamer met enige regelmaat geïnformeerd over diverse railveiligheidsonderwerpen.

In mijn brief van 4 mei 2012 (Kamerstuk 29 893, nr. 133) heb ik de Kamer het Verbeterplan Stoptonendseinp passages (met een overzicht van de maatregelen om het aantal STS-passages te reduceren en de instelling van een Taskforce) aangeboden.

In de kabinetsreactie op het onderzoek van de Tijdelijke Commissie Onderhoud en Innovatie spoor (Commissie Kuiken) heb ik het principebesluit tot implementatie van het Europese beveiligingssysteem ERTMS

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Richtlijn 2004/49/EG, artikel 18, lid a.

(European Rail Traffic Management Systeem) kenbaar gemaakt¹. Samen met de spoorsector wil ik op een logische, zorgvuldige wijze de migratie van het huidige ATB-systeem naar ERTMS schetsen.

De daadwerkelijke migratie van ATB naar ERTMS zal echter pas op langere termijn zijn afgerond. Voor de korte termijn zal ik dan ook het Verbeterplan Stoptonend seinpassages uitvoeren. ATB-Vv vormt een onderdeel van dit Verbeterplan. Het komt daarmee aanvullend op de maatregelen die de kans op een rood sein verminderen en de kans om *door* rood te rijden te verminderen. Ik verwacht dat ik u na de zomer hier meer informatie over kan sturen.

Deze brief gaat daar nu niet nader op in: het doel van deze brief is terugblikken op de ontwikkelingen in het afgelopen jaar en het geven van inzicht in de effectiviteit van maatregelen die op het gebied van railveiligheid zijn ingezet. De uitgebreide toelichting op de ambities en maatregelen voor de periode tot 2020 is opgenomen in de Derde Kadernota Railveiligheid². In deze kadernota zijn voor de thema's «veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven» doelstellingen geformuleerd. Hierna schets ik voor elk van deze thema's het beeld van het afgelopen jaar.

Veiligheid in 2011

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) concludeert dat de algehele veiligheidsprestatie over 2011 aanvaardbaar was. Het algemeen beeld dat uit de gegevens naar voren komt, is dat de maatregelen die de spoorsector uitvoert om de spoorwegveiligheid te verbeteren, effect hebben. Opvallend is dat het aantal slachtoffers onder «onbevoegden op het spoor» is toegenomen. Ook het aantal gevallen van zelfdodingen op het spoor is toegenomen.

thema: veilig vervoeren

Veilig vervoeren betreft het primaire spoorproduct: het vervoer over het spoor. Het gaat dan onder meer om de veiligheid van treinreizigers, de veiligheid van het materieel en de railinfrastructuur, het beheersen van calamiteiten en sociale veiligheid. In 2011 zijn onder treinreizigers geen dodelijke slachtoffers gevallen als gevolg van een ongeval op het spoor. In 2011 deden zich in totaal 39 ontsporingen voor, waarvan er drie voldoen aan de definitie van een significant ongeval.

Het aantal STS-passages (155) is in 2011 ten opzichte van 2010 (169) licht gedaald. Uit analyse blijkt dat de STS-passages in de meeste gevallen één van de volgende hoofdoorzaken hadden:

- procedure boord (*voorbeeld: onvoldoende wegbekendheid van machinisten*)
- afleiding (*voorbeeld: door een technische storing bij nadering van een STS wordt de machinist afgeleid, waardoor hij te laat remt*)
- verwachting (*voorbeeld: de machinist denkt dat het sein voor spoor 4 voor hem is en op het laatste moment blijkt dat het sein voor spoor 5 voor hem is*)
- technische omstandigheden (*voorbeeld: een defect remsysteem van de trein*)
- waarnemen (*voorbeeld: het zicht wordt belemmerd doordat het sein in een boog staat*)

Door de Spoorbranche is een Verbeterplan opgesteld om de reductie van het aantal en het risico van STS-passages te realiseren. Deze maatregelen richten zich op het verminderen van de kans op rood, het verminderen van het rijden door rood en het verminderen van de gevolgen van het

¹ Kamerstuk 32 707 nr. 16.

² Kamerstuk 29 893, nr. 106.

rijden door rood. Bij mijn brief van 4 mei 2012¹ heb ik het Verbeterplan aan uw Kamer aangeboden.

thema: veilig werken

Veilig werken is te beschouwen als een randvoorwaarde om vervoer te kunnen realiseren. Het gaat daarbij dan om de veiligheid van het spoorwegpersoneel.

Het doel «permanente verbetering» voor wat betreft het terugdringen van het aantal aanrijdingen van baanwerkers uit de Derde Kadernota is helaas niet bereikt. In 2011 zijn twee baanwerkers zwaargewond geraakt. Dit is een stijging ten opzichte van 2010, waarin één baanwerker zwaargewond raakte. Er is wel sprake van een daling ten opzichte van 2007: toen raakten vijf baanwerkers zwaargewond. Sinds 2007 zijn er geen dodelijke slachtoffers onder baanwerkers gevallen.

thema: veilig leven

Veilig leven benadrukt de relatie die het spoor heeft met de omgeving. Het gaat dan bijvoorbeeld om overwegveiligheid, onbevoegden op het spoor, zelfdoding op het spoor en externe veiligheid (vervoer gevaarlijke stoffen). De veiligheid voor overweggebruikers is verbeterd. Zowel het aantal beveiligde spoorwegovergangen als het aantal onbeveiligde spoorwegovergangen is de afgelopen jaren gedaald.

Doordat de definitie van de categorie «Reiziger²» is aangepast vallen slachtoffers die eerst in de categorie «Reizigers» vielen, nu in de categorie «Anderen». Hierdoor lijkt de veiligheid voor «Anderen» verslechterd. Onder de «Onbevoegden³» is een lichte stijging te zien. ProRail voert een bewustwordingscampagne – de gevaarlijkste wandeling van Nederland – waarin op de gevaren van wandelen langs het spoor wordt gewezen. Daarnaast worden er maatregelen getroffen om de toegang tot de spoorbermen te verkleinen. Zo wordt het spoor met hekken afgeschermd. Ook moeten camera's en extra verlichting de zogenaamde «spoorlopers» afschrikken.

Bij zelfdoding op het spoor is een lichte stijging ten opzichte van 2010 te zien. In 2012 zal de spoorsector extra aandacht besteden aan de uitvoering van maatregelen om het aantal gevallen van zelfdoding op het spoor te verminderen. Hierbij valt te denken aan de plaatsing van hekwerken, camera's en schriklichten op risicolocaties en het plaatsen van borden waarop wordt aangegeven waar (anonieme) hulp gevonden kan worden.

Tot slot

Continue verbetering van de veiligheid op het spoor is het doel dat ik nastreef.

Naast verdere verbetering van het beveiligingssysteem werk ik samen met ProRail aan een programmatische aanpak om de veiligheid op overwegen te verbeteren. Ook bij veiligheid op overwegen streef ik naar permanente verbetering. Bij een intensivering van het treinverkeer zal de overweg vaker of langer gesloten zijn. Dit heeft effecten op de doorstroming op het wegennet.

¹ Kamerstuk 29 893, nr. 133.

² Europese definitie «Reiziger»: «Iemand die een reis per spoor maakt, met uitzondering van het treinpersoneel. Voor ongevalenstatistieken worden reizigers die proberen in of van een bewegende trein te stappen, meegeteld.» In de eerder gebruikte definitie was iemand die zich op het perron bevond, een reiziger. In deze Europese definitie valt iemand die zich op het perron bevindt in de categorie «Anderen».

³ Europese definitie «Onbevoegde personen op spoorwegterreinen»: «Iedereen die zich op spoorwegterreinen bevindt terwijl dat verboden is, met uitzondering van gebruikers van een spoorwegovergang»

Binnen deze programmatische aanpak wil ik met het voor overwegen beschikbare budget zo veel mogelijk overwegen effectief aanpakken. Uiteraard gebeurt dit in samenspraak en onder medeverantwoordelijkheid van de wegbeheerder.

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