

Vergaderjaar 2018–2019

**29 893**

## **Veiligheid van het railvervoer**

**Nr. 239**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 juni 2019

In vervolg op de Kamerbrief van 27 november 2018 informeer ik u hierbij over een aantal ontwikkelingen op het gebied van spoorveiligheid<sup>1</sup>. Het Nederlandse spoor is een van de veiligste ter wereld en spoorveiligheid staat hoog op de agenda. Met onder andere de ontwikkeling van ERTMS, de inzet op het gebied van basisnet en het (beter) beveiligen van steeds meer spoorwegovergangen wordt de spoorveiligheid continu verbeterd. Jaarlijks wordt uw Kamer in het najaar geïnformeerd over de staat van de veiligheid op het spoor. Het jaarverslag Spoorveiligheid van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) vormt hiervoor de basis. Recente ontwikkelingen geven aanleiding voor een tussentijdse update. In deze brief zal ik de actuele stand van zaken geven over de aanpak van stoptonend sein passages (STS-passages), het borgen van vakbekwaamheid van machinisten, overwegveiligheid en de veiligheid op Kijfhoek.

#### **Aanpak van stoptonend sein passages (STS-passages)**

Het aantal passages (STS-passages) is in 2018 gestegen ten opzichte van 2017: van 105 naar 132. Daar staat tegenover dat het aantal STS-passages waarbij het gevaarpunt bereikt is<sup>2</sup> voor het tweede jaar op rij is afgenomen: van 36 naar 26<sup>3</sup>. Het gaat daarbij om voorlopige cijfers. De definitieve aantallen worden samen met een uitgebreide analyse over de achtergronden en oorzaken van de ontwikkelingen rondom STS-passages in 2018 gegeven in het jaarverslag Spoorveiligheid 2018, opgesteld door de ILT.

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 224

<sup>2</sup> Een gevaarlijke STS-passage ontstaat als een trein het voorbij het sein gelegen «gevaarpunt» bereikt. Een gevaarpunt is een fysiek punt op het spoor waar een ongeluk kan ontstaan omdat de trein geen veilige rijweg meer heeft. Het kan hier bijvoorbeeld gaan om een wissel, een overweg of een beweegbare brug.

<sup>3</sup> Rapportage ProRail, brief van 26 maart 2019, Kamerstuk 29 984, nr. 827

Gegeven de stijging van dit aantal is het van belang om, met alle betrokken partijen, onverminderd door te gaan met de maatregelen uit het STS-verbeterprogramma en waar mogelijk extra maatregelen te nemen.

Concreet betekent dit:

- Iedere STS-passage wordt onderzocht. Indien noodzakelijk worden er maatwerkoplossingen toegepast om herhaling te voorkomen.
- De verdere aanleg van ATB-Vv<sup>4</sup>. Deze is conform planning eind 2020 gereed.
- Het verzwaren van het remcriterium<sup>5</sup> in treinen van NS. De realisatie hiervan is voorzien voor eind 2021. Hiermee wordt het rijden onder het huidige treinbeveiligingssysteem veiliger, omdat de machinist sterker moet afremmen en hierdoor de kans op een STS-passage en het risico daarvan vermindert.
- Implementatie van de laatste materieelsoorten van NS met ORBIT. NS heeft inmiddels het grootste deel van het materieelpark uitgerust met ORBIT<sup>6</sup>. In het najaar wordt het eerste inzicht in de effecten van het ORBIT-systeem verwacht.
- Versterkte inzet op de zogeheten «human factor» aspecten (bijvoorbeeld communicatieve en ergonomische maatregelen) bij met name machinisten en treindienstleiders. Het streven is om in het najaar een workshop met de sector te organiseren om meer inzicht te krijgen in de rol van menselijk handelen bij STS-passages.
- Meer specifiek aandacht voor risicovolle plekken in Nederland, waar meerdere keren op één plek een STS-passage heeft plaatsgevonden.

Bovengenoemde afspraken en maatregelen worden gemonitord in de STS-stuurgroep<sup>7</sup>. Tot slot geldt dat met het programmabesluit ERTMS, dat op 17 mei 2019 is genomen, een belangrijke stap gezet wordt naar het verminderen van het aantal STS-passages. Dankzij de zogenaamde remcurvebewaking<sup>8</sup> bij ERTMS wordt in een substantieel aantal situaties waarbij nu met het ATB-systeem nog STS-passages kunnen optreden dit voorkomen als straks onder ERTMS wordt gereden.

Ten aanzien van veiligheidsrisico's (waaronder STS-passages) bij concessiewisselingen heeft de ILT eind vorig jaar een rapport opgesteld<sup>9</sup>. Op basis van haar bevindingen heeft de ILT een aantal aanbevelingen richting betrokken partijen gedaan om de juiste randvoorwaarden te scheppen bij een concessiewisseling. De uitkomsten van dit onderzoek zijn inmiddels met de drie desbetreffende concessieverleners uit het onderzoek besproken. Zij hebben aangegeven te zullen kijken hoe ze deze aanbevelingen kunnen meenemen bij een nieuwe concessieverlening. De aankomende tijd zal ik ook met de andere concessieverleners spreken. Ik zal de concessieverleners vragen mij aan te geven hoe zij de aanbevelingen van de ILT hebben verwerkt en uw Kamer daarover berichten. Hiermee beschouw ik de motie van het lid Laçin (SP) waarin verzocht

<sup>4</sup> Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde versie.

<sup>5</sup> Bij het remcriterium gaat het om de mate waarmee door de machinist een remming wordt ingezet, bijvoorbeeld na het passeren van een geel sein. Door het remcriterium te verzwaren moet de machinist zwaarder remmen en wordt voorkomen dat een trein met hoge snelheid een rood sein passeert.

<sup>6</sup> Oogst Remcurve Bewaking In Trein. ORBIT is een waarschuwingssysteem dat een machinist waarschuwt als hij te snel naar een rood sein toe rijdt.

<sup>7</sup> Deelnemers aan deze stuurgroep zijn ProRail, vervoerders, aannemers, de ILT en het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

<sup>8</sup> ERTMS beveiligd alle snelheidsreducties door middel van remcurvebewaking. Dit houdt in dat ERTMS bij iedere afgedwongen remming, bijvoorbeeld bij een station of voor een bocht, de snelheid van de trein controleert en als de machinist zelf niet tijdig remt, zorgt dat de trein op het juiste moment de toegestane veilige snelheid bereikt.

<sup>9</sup> De lessen van concessiewisselingen», bijlage bij brief van 27 november 2018, Kamerstuk 29 893, nr. 224

wordt het ILT-onderzoek met concessieverleners te bespreken en hen te stimuleren er iets mee te doen<sup>10</sup>, als afgedaan.

### **Borgen vakbekwaamheid door spoorwegondernemingen**

In 2018 heeft de ILT aan de hand van een representatieve steekproef een thema-onderzoek gedaan naar de borging van de vakbekwaamheid van machinisten<sup>11</sup>. Op basis van dit onderzoek heeft de ILT geconstateerd dat spoorwegondernemingen de vakbekwaamheid van de machinist onvoldoende borgen, waarbij geldt dat sommige spoorwegondernemingen de vakbekwaamheid beter borgen dan anderen. De ILT heeft na publicatie van het onderzoek alle 35 spoorwegondernemingen aangeschreven over dit onderwerp met het verzoek einde eerste kwartaal 2019 te reageren over hoe zij de vakbekwaamheid binnen hun bedrijf borgen en met de aanbevelingen uit het rapport omgaan.

De reacties op het rapport zijn divers. Een deel van de ondernemingen heeft de aanbevelingen op het rapport aangetrokken en concrete verbeterpunten geformuleerd. Daarnaast zijn er ondernemingen die zich niet herkennen in de bevindingen, of ondernemingen die zich niet aangesproken voelen, omdat zij niet bij het onderzoek betrokken waren. De ILT is met deze ondernemingen in gesprek. Ook blijft het de voortgang van andere ondernemingen monitoren. Ik zal uw Kamer over de ontwikkelingen op dit dossier informeren bij het jaarverslag Spoorveiligheid 2018.

Een mooie ontwikkeling is dat de Stichting Veiligheid en Vakmanschap Rail Vervoer (VVRV) per 1 april 2019 de mogelijkheid biedt om machinisten door middel van een simulator te toetsen om vast te stellen wat het vakbekwaamheidsniveau van betrokkene is op de sein- en treinbeheersingssystemen in Nederland. Dit helpt spoorwegondernemingen bij het op de persoon afstemmen van opleidingsprogramma's.

In de brief bij het Jaarverslag Spoorveiligheid 2018 in het najaar zal ik terugkomen op de wijze waarop de spoorwegondernemingen opvolging hebben gegeven aan de aanbevelingen, welke voortgang hierin is geboekt en of aanvullende (wettelijke) maatregelen nodig zijn.

### **Overwegveiligheid**

In mijn beleidsreactie op het OvV-rapport «Overwegveiligheid, een risicovolle kruising van belangen»<sup>12</sup> heb ik aangegeven wat mijn inzet is om de overwegveiligheid te verbeteren. Hieronder geef ik aan welke voortgang er tot dusver is geboekt.

#### *Programma niet actief beveiligde overwegen (NABO)*

Het is mijn ambitie om uiterlijk in 2023 alle openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet te hebben aangepakt. ProRail is voortvarend aan de slag om dit, door middel van het programma NABO, te realiseren. Van de 159 openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet zijn er aan het eind van het eerste kwartaal van dit jaar 23 definitief aangepakt en 4 van tijdelijke maatregelen voorzien. Daarnaast zijn er sinds 2017 nog eens 15 particuliere NABO's opgeheven. In het tweede kwartaal van 2019 worden er naar verwachting nog eens 15 NABO's binnen de programmascope aangepakt. Voor de overige NABO's

<sup>10</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 226

<sup>11</sup> «Spoorwegondernemingen borgen onvoldoende de vakbekwaamheid van de machinist», bijlage bij brief van 27 november 2018, Kamerstuk 29 893, nr. 224

<sup>12</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 225

loopt de planstudiefase en worden gesprekken gevoerd met wegbeheerders en andere stakeholders.

Voor situaties waar mogelijk (bestuurlijke) impasses ontstaan heb ik een landelijk bemiddelaar aangesteld, mevrouw Letty Demmers (thans waarnemend burgemeester Noord-Beveland). Ik verwacht dat zij – waar nodig – het proces kan versnellen door als onafhankelijke partij op te treden. Daarnaast heeft ProRail een directeur Overwegen aangesteld. Samen staan zij aan de lat om bestuurlijke processen en regionale besluitvorming rondom het opheffen of beveiligen van overwegen vlotter te laten verlopen. Kennisdeling over het aanpakken van NABO's is van belang. Niet alle betrokken partijen beschikken over evenveel ervaring en kennis. Daarom vindt er op 17 juni 2019 een NABO-symposium plaats, waarin decentrale overheden, recreatieve belangenverenigingen en ProRail kennis delen over de aanpak van overwegen. Deze kennisuitwisseling zal naar verwachting bijdragen aan een effectieve en snelle aanpak van NABO's. Het doel van dit symposium is daarnaast het onderstrepen van de ambitie om binnen vijf jaar alle openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet aangepakt te hebben.

#### *Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO)*

Naast het aanpakken van NABO's wordt er in het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) ook gewerkt aan het verbeteren van de veiligheid van beveiligde overwegen. Steeds meer LVO-projecten bevinden zich in de realisatiefase, waardoor de werkelijke effecten hiervan merkbaar worden. Afgelopen half jaar zijn op 3 locaties verbeteringen aangebracht op en rond overwegen. Dit jaar verwachten we op 5 andere overwegen verbeteringen te realiseren, variërend van optimalisaties van overwegen (waaronder het aanleggen van aparte fiets- en voetpaden) tot het opheffen van overwegen en het realiseren van onderdoorgangen. Deze 8 maken deel uit van in totaal 25 overwegen waar specifieke maatregelen zijn en worden uitgevoerd.

#### *Overige maatregelen*

Naast het veiliger maken van overwegen met de genoemde programma's zet ProRail ook in op het verbeteren van de analyses van incidenten op overwegen. De combinatie van het nieuwe overwegenregister (waarin per overweg de risicokenmerken staan genoemd) en de incidentenanalyses zorgt voor inzicht in welke maatregelen het best passend zijn voor individuele overwegen. Helaas is risicovol gedrag ook nog altijd een belangrijke oorzaak van incidenten op overwegen. Om risicogedrag tegen te gaan wordt gewerkt aan het nemen van gedragsmaatregelen. Een voorbeeld hiervan is de pilot met flitscamera's in Hilversum, die goede resultaten heeft opgeleverd. Er wordt momenteel een business case opgesteld voor de mogelijke uitrol hiervan.

#### **Stand van zaken veiligheid Kijfhoek**

Naar aanleiding van de incidenten op Kijfhoek in de zomer 2018 zijn door ProRail maatregelen getroffen en is tevens besloten een onafhankelijk onderzoek te laten doen naar de veiligheidssituatie en -cultuur op Kijfhoek. Daarnaast heeft de ILT – in aanvulling op het eerder aan uw Kamer gestuurde onderzoek naar de fysieke kwaliteit van de infrastructuur – ook naar de fysieke kwaliteit van de infrastructuur op Kijfhoek gekeken. Voorts ben ik in gesprek met de betrokken partijen over de aanleg van calamiteitenwegen op Kijfhoek, conform motie van de

leden Amhaouch (CDA) en Schonis (D66)<sup>13</sup>. Op 12 juni a.s. vindt hierover een bestuurlijk overleg plaats met de gemeente Zwijndrecht, ProRail, Veiligheidsregio, Omgevingsdienst Zuid-Holland-Zuid en de enige gebruiker van de heuvel op het emplacement (DB Cargo). Over de uitkomsten van dit overleg alsmede de eerdergenoemde onderzoeken zal ik uw Kamer nog voor het AO Spoorveiligheid/ERTMS van 20 juni separaat informeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,  
S. van Veldhoven-van der Meer

---

<sup>13</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 794