

Vergaderjaar 2017–2018

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 215

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 december 2017

Hierbij treft u het Jaarverslag Spoorveiligheid 2016 aan, dat door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is opgesteld¹. In deze brief geef ik mijn beleidsreactie op het Jaarverslag. Daarnaast geef ik de stand van zaken van de beleidsprioriteiten zoals aangekondigd in de Beleidsimpuls Railveiligheid.² Hiermee geef ik invulling aan de jaarlijkse veiligheids-cyclus.

Jaarverslag Spoorveiligheid 2016

Het Jaarverslag Spoorveiligheid geeft de actuele staat van de spoorveiligheid weer en een analyse van (bijna) ongevallen, letsels, stoptonendsein passages (STS-passages), overwegongevallen, suicides op het spoor, transferongevallen en de trendmatige ontwikkeling van de veiligheid op het spoor. Het Jaarverslag 2016 laat zien dat het spoorveiligheidsniveau in Nederland hoog is en dat ons land tot de top vijf best presterende landen binnen Europa hoort. Tevens geeft het Jaarverslag aan dat de ingezette lijn tot verbetering wordt bestendigd. De ILT stelt ieder jaar als National Safety Authority (NSA) het jaarverslag spoorveiligheid op en rapporteert de ontwikkeling aan de European Union Agency for Railways (ERA). Aan de ERA worden alleen de significante ongevallen gerapporteerd, de ongevallen met ernstige gevolgen. In 2016 zijn er 28 significante ongevallen geweest. Dit zijn er drie minder dan in 2015. Het aantal zware letsels bij overwegongevallen in 2016 is gedaald naar drie³ doden, waar in 2015 dertien doden op overwegen te betreuren waren. Het aantal STS-passages is met honderd in 2016 gelijk aan 2015. Aandachtspunt is de toename van het aantal STS-passages waarbij het zogenaamde

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

² Kamerstuk 29 893, nr. 204.

³ De machinist die bij het treinongeval op een overweg bij Dalfsen in februari 2016 om het leven is gekomen, wordt niet meegerekend bij het aantal overwegdoden maar bij de slachtoffers spoorpersoneel.

gevaarpunt⁴ is bereikt. In 2016 pleegden 221 mensen suicide op het spoor ten opzichte van 223 suicides in 2015.

Stand van zaken uitvoering Beleidsimpuls Railveiligheid

In 2016 is de Beleidsimpuls Railveiligheid vastgesteld. De Beleidsimpuls bevat de beleidsprioriteiten voor de periode 2016–2020. Deze beleidsprioriteiten zijn:

- STS-verbeterprogramma;
- overwegveiligheid;
- externe veiligheid voor vervoer van gevaarlijke stoffen;
- suicidepreventie op het spoor;
- implementatie technische pijler uit het Vierde Spoorwegpakket.

Het algemene beeld is dat op basis van het bijgevoegde Jaarverslag spoorveiligheid en de geboekte voortgang op de diverse veiligheidsdossiers, er geen aanleiding is om de beleidsprioriteiten voor 2018 te wijzigen. Gelet op de conclusie ten aanzien van de STS-passages worden de maatregelen in het verbeterprogramma onverkort doorgezet zodat het aantal STS-passages nog verder omlaag kan worden gebracht en de toename van het aantal situaties waar het gevaarpunt wordt bereikt kunnen worden gekeerd. Het gaat dan om maatregelen als de verdere implementatie van ATB-Vv, de verzwaring van het remcriterium en de implementatie van het waarschuwingssysteem ORBIT voor de machinist.

Hieronder geef ik u de stand van zaken voor achtereenvolgens het STS-verbeterprogramma, overwegveiligheid, registratie gevaarlijke stoffen en suicidepreventie. Over de voortgang van de implementatie technische pijler uit het Vierde Spoorwegpakket wordt uw Kamer met het wijzigingsvoorstel van de Spoorwegwet begin 2018 geïnformeerd.

STS-verbeterprogramma

Het aantal STS-passages was in 2016 gelijk aan dat in 2015: 100. Daarmee lijkt de eerder aan uw Kamer gemelde daling van de afgelopen jaren zich te stabiliseren, mede dankzij de gezamenlijke inspanningen binnen het STS-verbeterprogramma.⁵ Wel zijn de risico's die verbonden zijn aan de STS-passages toegenomen. Bij een groter aantal STS-passages is namelijk het gevaarpunt bereikt. Het is dan ook van belang de in het kader van het STS-verbeterprogramma in gang gezette verbetermaatregelen onverkort voort te zetten. Daarbij dragen met name het verzaamd remcriterium en ATB-Vv installaties bij beweegbare bruggen bij aan een reductie van het aantal risicovolle STS-passages. Hieronder licht ik de stand van zaken daarvan kort toe.

Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv)

Eind 2017 zullen alle circa 400 extra ATB-Vv-installaties op de A2-corridor en op de Brabantroute in gebruik genomen zijn.⁶ ProRail heeft inmiddels ook een voorstel uitgewerkt voor de eerstvolgende tranche van ongeveer 150 seinen, verspreid over het gehele landelijke spoorwegnet. Ik heb op basis van dit voorstel besloten om de volgende categorieën seinen ook met ATB-Vv uit te rusten:

⁴ Een gevaarpunt is een fysiek punt op het spoor waar voor een trein die een stoptonend sein is gepasseerd een ongeluk kan ontstaan omdat hij geen veilige rijweg meer heeft. Het kan hier bijvoorbeeld gaan om een wissel, een overweg of een beweegbare brug.

⁵ Kamerstuk 29 893, nr. 204.

⁶ Kamerstuk 29 893, nr. 207.

- Seinen op trajecten waar vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt en waar een risico op een zogenaamde «flankaanrijding» is. Op 15 juni 2017 is uw Kamer hierover in het kader van «Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen» geïnformeerd.⁷
- Seinen die toegang geven tot beweegbare bruggen. ILT heeft in haar onderzoek naar een incident bij de Zaanbrug tussen Zaandam en Zaandam Kogerveld geconcludeerd dat dergelijke seinen hiermee dienen te worden uitgerust.⁸

Naar verwachting zullen deze seinen eind 2020 met ATB-Vv zijn uitgerust.

*ORBIT*⁹

Eerder is uw Kamer geïnformeerd over het belang van een spoedige implementatie van het waarschuwingssysteem ORBIT, dat een machinist waarschuwt als hij te snel naar een rood sein toe rijdt.¹⁰ In december 2016 heeft NS mijn ambtsvoorganger geïnformeerd over de vertraging die bij de ORBIT-implementatie in het NS-materieelpark is opgelopen. Inmiddels loopt er een praktijkproef en heeft NS aangegeven dat de inbouw van ORBIT in al het NS-materieel naar verwachting in de tweede helft van 2019 gerealiseerd zal zijn. Vanaf het moment dat met ORBIT wordt gereden, dus na inbouw ervan in de eerste treinen, zullen de veiligheidseffecten daarvan meetbaar zijn. Er is door een onafhankelijk bureau een audit op deze planning van NS uitgevoerd. Conclusie daarvan is dat een snellere implementatie niet realistisch is. Uw Kamer zal met de brief bij het Vervoerplan 2018 worden geïnformeerd over de actuele planning en mijlpalen van de ORBIT-implementatie en over de beheersmaatregelen die NS neemt om de risico's van de ORBIT-implementatie te beperken. Vanzelfsprekend blijf ik druk uitoefenen op NS om deze implementatie voortvarend aan te pakken. De vertraging van de implementatie van ORBIT heeft geen gevolgen voor het huidige veiligheidsniveau op het spoor. Dit veiligheidsniveau is hoog en zal ook in de tussentijd gewaarborgd blijven. Om ook in de toekomst te kunnen blijven beschikken over een hoogwaardig en veilig spoorstelsel is continue verbetering wenselijk, onder meer door de implementatie van ORBIT.

Verzwaaring van het remcriterium

Toepassing van het verzaamd remcriterium zorgt ervoor dat de machinist zwaarder moet remmen om te voorkomen dat het ATB-systeem ingrijpt. Het effect hiervan is dat de kans op STS-passages en de risico's van STS-passages afnemen. NS heeft in een praktijkproef met het verzaarde remcriterium onderzocht welke effecten dit heeft op de spoorveiligheid, dienstregeling, punctualiteit en energieverbruik. Op basis hiervan heeft NS besloten om in haar Intercity-materieelpark het remcriterium te verzoaren en nog nader onderzoek uit te voeren voor het Sprinter-materieelpark. Uw Kamer zal ook hier met de brief bij het Vervoerplan 2018 worden geïnformeerd over de actuele planning en de mijlpalen van deze maatregel.

⁷ Kamerstuk 30 373, nr. 66.

⁸ ILT-onderzoek «Trein passeert gedoofd sein bij de Zaanbrug», 13 maart 2017.

⁹ ORBIT staat voor: Oogst Remcurve Bewaking In Trein.

¹⁰ Kamerstuk 29 893, nr. 207; Kamerstuk 33 652, nr. 50.

Overwegveiligheid

Binnen het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO) en het Programma NABO¹¹ zijn ook dit jaar diverse stappen gezet om de overwegveiligheid te verbeteren.

Voortgang in uitvoering LVO en Programma NABO

- Met de gemeente Venlo is afgelopen jaar in het kader van het LVO een bestuursovereenkomst gesloten, waarin het Rijk een vaste bijdrage zal leveren aan de onderdoorgang bij de overweg Vierpaardjes. Naar verwachting zal de planuitwerking in 2018 door de gemeente worden gestart.
- Voor onder meer de LVO-projecten in Apeldoorn, Borne, Deurne, Halderberge en Veenendaal zijn vervolgstappen in de planuitwerking gezet. In het komende jaar verwacht ik dat ook te doen met onder meer de projecten in Castricum en Gilze Rijen. Daarnaast verwacht ik het komende jaar met onder meer Borne, Deurne, Oisterwijk en Putten een bestuursovereenkomst te kunnen sluiten over de realisatie van de LVO-maatregelen in die gemeenten.
- Begin 2018 wordt de alternatievenstudie van de generieke dichtligtijdenmaatregelen afgerond, waarna de planuitwerking voor alle circa 100 locaties zal worden uitgevoerd.
- Het Programma NABO is medio 2015 gestart en verloopt voortvarend. Het programma richt zich op een scope van 123 openbare en openbaar toegankelijke NABO's op het reizigersnet. Aan het einde van 2017 zijn er hiervan al 10 aangepakt. Naast deze meest risicovolle categorie zijn er ook nog 230 particuliere NABO's op het reizigersnet. Conform het verzoek van lid De Graaf (ChristenUnie) tijdens het NO MIRT van 11 december 2017 wordt bekeken hoe ook hier een slag kan worden gemaakt. ProRail is gevraagd om voor deze NABO's in kaart te brengen hoe een aanpak eruit zou kunnen zien en daarbij ook de resultaten van de innovatieve proeftuin mee te nemen. Hierbij wordt een zorgvuldig en risico-gestuurd proces gevolgd. In het voorjaar wordt uw Kamer over de resultaten van de inventarisatie geïnformeerd.

Resultaten Innovatieve Proeftuin Programma NABO

Tijdens het Algemeen Overleg ERTMS/Spoorveiligheid van 5 juli 2017 heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer toegezegd u in het najaar te informeren over de resultaten van de Innovatieve Proeftuin van het Programma NABO (Kamerstuk 33 652, nr. 58). Tijdens de Innovatieve Proeftuin is de markt gevraagd om ideeën in te dienen voor twee categorieën oplossingen:

- A. Oplossingen die de weggebruiker waarschuwt dat deze een NABO nadert. Dit zijn de zogenaamde alerteringsoplossingen.
- B. Oplossingen die een NABO goedkoper kunnen beveiligen dan nu het geval is met de huidige Automatische Halve Overwegbomen (AHOB)-installatie. Dit zijn de detectieoplossingen.

De resultaten van de Innovatieve Proeftuin zijn positief. Uit beide categorieën zijn kansrijke oplossingen gekomen die door ProRail verder zullen worden opgepakt. Voor de alerteringsoplossingen geldt dat ProRail deze verder zal testen om ook de langdurige werking van de oplossing te kunnen vaststellen. Hiervoor wordt naar verwachting medio 2018 gestart met een onderzoeksplan. De ingediende detectieoplossingen lijken voor het Programma NABO op korte termijn het meest kansrijk. Deze brengen

¹¹ Niet Actief Beveiligde Overwegen.

naar verwachting een kostenverlaging met zich mee, met behoud van het veiligheidsniveau, zoals gerealiseerd met een reguliere AHOB. Het zijn bewezen technieken maar in een andere toepassing zoals treinbeveiliging voor lichter materieel op regionale lijnen. Ten opzichte van de traditionele detectie onderscheiden de voorgestelde oplossingen zich door een eenvoudige aanleg en een kortere voorbereidingstijd. ProRail start op korte termijn een aanbesteding met als doel de meest kosteneffectieve detectiemethode te selecteren en deze het formele vrijgavetraject te laten doorlopen. De verwachting is dat eind 2018 dit traject is afgerond en duidelijk is wat de exacte kostenbesparing ten opzichte van de huidige detectietechniek is.

Als bijlage bij deze brief is een zeer recente publicatie van ProRail opgenomen, waarin ProRail uitvoerig ingaat op de Innovatieve Proeftuin en de resultaten ervan¹².

Registratie gevaarlijke stoffen

Volgens Europese regelgeving moet er te allen tijde een correcte registratie van gevaarlijke stoffen beschikbaar zijn en moeten hulpdiensten bij een incident binnen maximaal vijftien minuten over deze informatie kunnen beschikken. Ieder land vult deze eis op eigen wijze in¹³. Voor niet-gevaarlijke stoffen geldt geen verplichte registratie. De ILT handhaaft deze verplichting. In het Jaarverslag vraagt de ILT aandacht voor correcte registratie.

Door een actieprogramma van de spoorsector is de juistheid van de registratie van gevaarlijke stoffen op emplacementen medio 2017 verbeterd. In februari 2017 berichtte uw voorganger aan de Tweede Kamer¹⁴ dat de registratie van gevaarlijke stoffen op emplacementen inmiddels voor ca. 75 procent correct was. In augustus 2017 waren volgens de gegevens van ProRail circa 90 procent van wagons met gevaarlijke stoffen op emplacementen correct geregistreerd ten opzichte van de norm van 100%. Incorrecte registratie blijkt voornamelijk te wijten aan menselijke handelingen in het administratieve proces. Om de kwaliteit van de registratie substantieel te verbeteren wordt nu onderzocht op welke manier het beste de stap gezet kan worden naar zoveel als mogelijk geautomatiseerde registratie. Hiervoor zijn door mijn ambtsvoorganger twee pilots aangekondigd.¹⁵ Het doel is om in de toekomst altijd actuele en volledig betrouwbare informatie te hebben over wat waar staat op emplacementen. Met de technieken die in de pilots worden getest, is het mogelijk om de betrouwbaarheid van de informatie niet langer afhankelijk te laten zijn van menselijk handelen. De eerste resultaten laten zien dat de nauwkeurigheid en de betrouwbaarheid met deze technieken sterk verbeteren. Begin 2018 zijn beide pilots afgerond en zal ik u over de uitkomsten informeren. Over de stand van zaken ten aanzien van vervoer gevaarlijke stoffen in relatie tot Basisnet bent u separaat op 21 november jl. geïnformeerd in de brief over de voortgang met betrekking tot het gebruik van de Betuweroute.¹⁶

¹² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl.

¹³ In Nederland gebeurt dit op het doorgaand spoor met de registratiesystemen OVGS (=Online Vervoer Gevaarlijke Stoffen) en op emplacementen met IGS (=Informatiesysteem Gevaarlijke Stoffen). Deze systemen worden momenteel geïntegreerd tot WLIS (= Wagon Lading Informatie Systeem). De definitieve vervanging van OVGS en IGS door WLIS zal nog een aantal jaren duren, omdat het systeem nog in ontwikkeling is.

¹⁴ Kamerstuk 30 373, nr. 65.

¹⁵ Kamerstuk 30 373, nr. 66.

¹⁶ Kamerstuk 22 589, nr. 323.

Suicidepreventie

Suicide is een breed maatschappelijk probleem dat, onder regie van het Ministerie van VWS via de Landelijke agenda suicidepreventie, in samenwerking met betrokken partijen uit onder andere de gezondheidszorg, onderwijs en hulpdiensten wordt aangepakt. De stichting 113 Zelfmoordpreventie speelt hierin een belangrijke aanjagende rol. Ik werk hier samen met ProRail en NS sinds 2010 aan. Dit jaar is het nieuwe programma «Suicidepreventie, afhandeling en nazorg op het spoor 2017–2021» van ProRail vastgesteld. Voor het programma is een bijdrage van ca. € 14 miljoen beschikbaar gesteld. Dit programma richt zich op het versterken van preventie en op de verkorting van de afhandeltijd van een suicide-incident. De aanpak van het programma wordt verbreed door naast NS ook de overige reizigers- en goederenvervoerders te betrekken. ProRail werkt hierin actief samen met 113 Zelfmoordpreventie. Doel van het programma is het verbeteren van de veiligheid van het spoor en het verminderen van suicides op het spoor. Naast veiligheidswinst beoog ik de betrouwbaarheid van de dienstregeling te vergroten door een vermindering van de impact van verstoringen. Voor meer informatie over de inhoud van het nieuwe programma verwijs ik u naar mijn brief van 11 mei 2017.¹⁷

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

¹⁷ Kamerstuk 29 893, nr. 212.