

Binnen de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu hebben meerdere fracties de behoefte om vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu haar brief over inzake het monitoringssysteem bij treinbeveiliging (Kamerstuk 29 893 nr. 159, 19 november 2013).

De voorzitter van de commissie,
Paulus Jansen

Adjunct-griffier van de commissie,
Opperhuizen

I. Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het monitoringsysteem bij spoorbeveiliging. Deze leden vinden spoorveiligheid van bijzonder groot belang en hechten waarde aan een zorgvuldige benadering van beveiliging waarbij het besef altijd aanwezig moet zijn dat risico's voor 100% uitsluiten niet mogelijk is. De leden van de VVD-fractie hebben met betrekking tot voorliggende informatie een aantal vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben met betrekking tot de snelle introductie van Automatische Trein Beïnvloeding Verbeterde Versie (ATB-vv) de vraag wat destijds de doelstelling was. Welke daling van het aantal Stoptonendsein-passages (STS) had men destijds voor ogen? En is deze doelstelling behaald of is er vaker gesproken over aanpassing van de doelstellingen, dan wel intensiveren van de invoering van ATB-vv?

De leden van de VVD-fractie merken op dat in de brief staat dat ATB-vv niet 100% effectief is en geen beveiligingssysteem in die zin. De leden van de VVD-fractie vragen of dat betekent dat het spoorwegennet derhalve geen echt beveiligingssysteem heeft, maar alleen maar een beïnvloedingssysteem? Betekent dit dat Nederland met de invoering van European Rail Train Management System (ERTMS) pas echt een beveiligingssysteem gaat krijgen, zo vragen de leden van deze fractie.

De leden van de VVD-fractie vragen hoeveel seinen Nederland heeft die moeten worden voorzien van ATB-vv. Als eind 2014 2.500 seinen moeten zijn voorzien, welk deel van het totaal aantal seinen is dan voorzien van ATB-vv en hoeveel moeten er dan nog voorzien worden? Daarnaast hebben de leden van de VVD-fractie de vraag of er een volgorde is bepaald in de uitrol van ATB-vv. Worden allereerst de meest risicovolle plekken aangepakt?

De leden van de VVD-fractie vragen wat het monitoringsysteem gaat opleveren en welke doelen worden gesteld ten behoeve van dit systeem. Waarom is er niet eerder gekozen voor een monitoringsysteem en wat is de directe aanleiding geweest om er juist nu voor te kiezen?

Tenslotte hebben de leden van de VVD-fractie vragen over de uitrol van ERTMS. Welke passages krijgen als eerste ERTMS en wordt prioriteit gegeven aan internationale verbindingen en corridors voor goederenvervoer? Zo nee, waarom wordt daar geen prioriteit aan gegeven, zo vragen de leden van de VVD-fractie.

Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdA-fractie

De leden van de PvdA bedanken de Staatsecretaris voor de toelichting en zien geen aanleiding tot verdere vragen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie

De leden van de SP-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris over het monitoringsysteem bij treinbeveiliging.

Uit de brief en de kamerstukken waar de Staatssecretaris naar verwijst is het de leden van de SP-fractie nog steeds niet duidelijk hoe en wanneer de Kamer is geïnformeerd over het feit dat ATB-vv in eerste instantie zonder monitoringsysteem werd uitgerold. De leden van de SP-fractie

willen weten wanneer de Staatssecretaris de Kamer voor het eerst heeft laten weten dat ATB-vv niet 100% veilig is. Ook willen de leden van de SP-fractie weten wanneer de Kamer voor het eerst door de Staatssecretaris is geïnformeerd over dat ATB-vv geen monitoringsysteem heeft.

De leden van de SP-fractie zijn verbaasd dat de Kamer nooit de keuze is voorgelegd om vanaf het begin meteen te werken met een monitoringssysteem en vragen hier een toelichting op. De leden van de SP-fractie zijn teleurgesteld dat de Kamer nooit in de tussentijd de keuze is voorgelegd een monitoringsysteem aan te schaffen en vragen ook hier een reactie op. De leden willen van de Staatssecretaris weten waarom ProRail in de media¹ aangeeft dat er geen monitoringsysteem was omdat de politiek dit niet wenselijk vond in verband met de kosten, terwijl de leden van de SP-fractie nergens een dergelijk besluit kunnen terugvinden. Wat bedoelt ProRail hier met «politiek» en hoe is de rol van de Tweede Kamer hierbij geweest? Wanneer en door wie is precies de afweging gemaakt tussen de meerkosten van het monitoringsysteem en de extra te behalen veiligheid? En hoeveel heeft de Staatssecretaris hiermee bespaard?

De leden van de SP-fractie hebben tevens kennisgenomen van het voornemen om ATB-vv verder uit te rollen in aanloop naar ERTMS en vragen of de bewuste trajecten niet als eerste kunnen worden voorzien van ERTMS. En de leden van de SP-fractie vragen een nadere toelichting over het feit dat de Staatssecretaris op dit punt niet handelt conform de conclusies en aanbevelingen van de tijdelijke commissie onderhoud en innovatie spoor (Commissie Kuiken). De leden van de SP-fractie vragen om een inzicht in de kosten die gepaard gaan met eerst ATB-vv verder uit te rollen om kort daarna ERTMS in te voeren. De leden van de fractie van de SP vragen in dit kader ook nogmaals aandacht voor het artikel over dat ATB-vv vaak niet aanstaat of niet goed functioneert². En worden nu alle ATB-vv trajecten voorzien van het monitoringsysteem?

De leden van de SP-fractie vragen of bij het besluit voor het uitbreiden van het aantal locaties met ATB-vv rekening is gehouden met de meerkosten en de extra benodigde tijd om ATB-vv te voorzien van realtime monitoring.

De leden van de fractie van de SP zijn verbolgen over de jarenlange terughoudendheid omtrent ERTMS. Deze leden maken zich zeer ernstig zorgen over het aantal rood-seinpassages. De leden van de SP-fractie spreken hun ernstige bezorgdheid uit over de houding van de Staatssecretaris in deze. De leden zien daarnaast de kosten steeds verder oplopen door de afwachtende houding van de Staatssecretaris, terwijl de veiligheid op het spoor met ERTMS meer kan worden vergroot dan met ATB-vv. Daarnaast zien de leden van de SP-fractie de grote voordelen van het ERTMS treinmanagementsysteem om de capaciteit op het spoor beter te benutten. Graag ontvangen de leden van de SP-fractie hier een reactie op.

Vragen en opmerkingen van de leden van de CDA-fractie

De leden van de CDA-fractie vinden het goed dat er een STS-Verbeterplan is. Kan de Staatssecretaris inzage geven in de uitvoering en de effectiviteit van dit plan?

¹ <http://www.spoorpro.nl/spoorbouw/2013/11/05/strukton-wint-aanbesteding-voor-monitoringsysteem-atb-vv/>

² http://www.telegraaf.nl/binnenland/20250369/___Spoorbeveiliging_vaak_buiten_dienst_.html

Bij de leden van de CDA-fractie bestaat de indruk dat de uitvoering van het STS-verbeterplan goed gaat maar dat de effectiviteit te wensen overlaat, klopt dat?

De leden van de CDA-fractie vragen wat de Nederlandse instructies voor het gebruik van telecommunicatiesystemen (inclusief mobiele telefoon en smartphone) door treinpersoneel zijn. En bestaat hierover Europese regelgeving of wordt dergelijke regelgeving overwogen of voorbereid?

De leden van de CDA-fractie vragen welke taal door het treinpersoneel wordt gebruikt, welke taal zou moeten worden gebruikt en hoe in de verdere afstemming is voorzien.

Op grond van publicaties in de pers menen de leden van de CDA-fractie dat het aantal rood-sein passages is gestegen. In de eerste tien maanden reden er al 150 treinen door een rood sein, gebaseerd op cijfers van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Kan de Staatssecretaris aangeven of deze informatie klopt?

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de brief met betrekking tot het monitoringsysteem voor ATB-vv. Zij danken de Staatssecretaris voor het overzicht met betrekking tot besluitvormingsmomenten rond de invoering van ATB-vv, maar vragen haar ook specifiek in te gaan op de besluitvorming rond de aanschaf van het monitoringsysteem. Kan de Staatssecretaris daarbij aangeven wanneer en hoe de Kamer is betrokken bij het specifieke besluit om het monitoringsysteem niet aan te schaffen?

Voorts vragen de leden van de D66-fractie de Staatssecretaris of zij kan aangeven of het correct is dat het aantal STS-passages in 2013 is toegenomen («Machinist steeds vaker door rood», Telegraaf, 11 december 2013). Zij vragen tevens de Staatssecretaris of zij weet waar deze stijging door is veroorzaakt, en zo ja, welke oorzaken dit dan zijn.

Vragen en opmerkingen van de leden van de ChristenUnie-fractie

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de brief van de Staatssecretaris over de veiligheidsrisico's op het spoor in relatie tot ATB-vv (Kamerstuk 29 893 nr. 159, 19 november 2013).

De ChristenUnie-fractie deelt de mening van de Staatssecretaris dat de veiligheid op het spoor in Nederland op een hoog niveau staat. De impact van ongelukken als het fout gaat kan echter onverminderd groot zijn. Daarom is de 3^e Kadernota Railveiligheid opgesteld. Deze nota schrijft toepassing van het zogenaamde ALARP-principe voor (As Low As Reasonably Possible). Praktisch gezien houdt dit in dat alles wat in redelijkheid en billijkheid gedaan kan worden om de veiligheid te bevorderen, ook daadwerkelijk wordt gedaan. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of het weglaten van de monitoringfunctie niet in strijd is met dit beleidsbeginsel. Daarnaast verbazen deze leden zich erover dat ook in de tussenliggende jaren, na het besluit over realisatie van ATB-vv op basis van dit principe niet alsnog is overgegaan tot het realiseren van de monitoringfunctie. Genoemde leden vragen daarom op welke wijze binnen ProRail en door de Staatssecretaris het ALARP-principe wordt uitgevoerd.

Vangnet

ATB-Vv verkleint de kans op een botsing als ondanks alle andere maatregelen een trein toch door rood rijdt. Het is daarmee een extra technisch vangnet, maar niet foutloos. De Kamer is over het niet foutloos zijn van ATB-vv geïnformeerd bij de aanbidding van het zogenaamde SAVE-rapport per brief van 28 juni 2010 (Kamerstuk 29 893, nr. 103). Dit rapport is, zo constateren de leden van de ChristenUnie-fractie, overigens geen initiatief van de Staatssecretaris geweest, maar is op herhaald verzoek van de Kamer tot stand gekomen. Genoemde leden vragen wanneer de Staatssecretaris voor het eerst hierover is geïnformeerd.

In de brief van 19 november 2013 schrijft de Staatssecretaris dat het vooraf wegnemen van de technische beperkingen van ATB-vv en het volledig «failsafe» uitvoeren ervan de introductie enkele jaren extra zou hebben gekost, wat gezien de urgentie onwenselijk was. Genoemde leden hebben in het licht van deze opmerking behoefte aan een tijdelijk vanaf 2000 van de besluitvorming over ATB-Vv en wijzigingen in de planning van realisatie door de betrokken bewindspersonen en door ProRail. Zij vragen daarbij in te gaan op de volgende vragen:

- Onderschrijft de Staatssecretaris de conclusie dat bij de toepassing van een niet-failsafe-uitgevoerd vangnet zoals ATB-vv, deze laatste en meest kritieke barrière in de keten volledig afhankelijk wordt van beschikbaarheid, en dat juist daarom operationele beschikbaarheid van ATB-vv buitengewoon essentieel voor het veiligheid is?
- Onderschrijft de Staatssecretaris dat daarom ook monitoring van de beschikbaarheid veel belangrijker is dan als er wel sprake zou zijn van een failsafe systeem, aangezien in dat laatste geval de treinloop automatisch wordt stilgelegd als er wat fout gaat? Heeft ProRail de Staatssecretaris ooit hiervan op de hoogte gesteld rondom de besluitvorming rondom ATB-vv?
- Klopt het dat oplevering van ATB-vv jarenlang steeds opnieuw is uitgesteld en uiteindelijk pas vele jaren later is gerealiseerd, terwijl ProRail recentelijk juist aangaf de invoer te versnellen door geen monitoringsysteem te maken en het systeem niet failsafe te maken?
- Is het de Staatssecretaris bekend dat in het oorspronkelijke ATB++ systeemontwerp (de oude naam van ATB-vv) van Nedtrain Consulting er sprake was van zogenaamde «treinzijdige monitoring», maar dat deze functionaliteit door ProRail uit het systeemontwerp is verwijderd bij de overgang naar meerdere leveranciers? Heeft ProRail de consequenties van die keuze voor het veiligheidsniveau geanalyseerd? Zo ja, wat waren toen de conclusies en hoe valt dat te rijmen met het ALARP-principe? Zo nee, acht de Staatssecretaris ProRail op grond van de Beheerconcessie wel gehouden om dergelijke analyses uit te voeren?
- Waarop baseert ProRail de suggestie dat introductie inclusief monitoring veel duurder zou zijn geweest en veel meer tijd gekost zou hebben? Is dit door de Staatssecretaris getoetst?
- Is de Staatssecretaris voor het besluit tot aanschaf van ATB-vv en/of voor het besluit tot het uitbreiden van het aantal locaties met ATB-vv geïnformeerd door ProRail over de meerkosten, de extra benodigde tijd om ATB-vv wel failsafe te maken en/of over verhoging van de veiligheid te door het voorzien van monitoring?

Hattermerbroek

Aanleiding voor dit schriftelijke overleg is een bijna botsing bij Hattermerbroek waar een trein een rood sein heeft gepasseerd. De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het inspectierapport van dit incident is uitgesteld. Zij hebben vernomen dat inmiddels bekend geworden is dat

het hier gaat om een zogenaamde «hogesnelheids ATB-passage» en dus een veel hogere snelheid dan die waarvoor ATB-vv is gekomen (namelijk voor snelheden rond de 40 km/uur). Klopt het dat over dit soort roodsein-passages nabij Hoofddorp en Harmelen reeds signalen respectievelijk adviezen zijn uitgebracht door de ILT richting NS? Genoemde leden vragen wat deze adviezen waren en wat daar concreet mee is gedaan, inclusief toezicht door ILT, en of daarmee door NS wel voldaan is aan het eerdergenoemde ALARP-principe.

Reductie STS-passages

De introductie van ATB-vv heeft haar oorsprong in het door de spoorsector in 2005 opgestelde plan om de toentertijd snel stijgende trend in het aantal roodseinpassages (STS-passages) terug te dringen. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen een overzicht vanaf 1992 van het aantal roodseinpassages per jaar. Zijn de gestelde doelen om het aantal STS-passages te reduceren inmiddels robuust gehaald? Deze week werd bekend dat het aantal STS-passages opnieuw is toegenomen. Is het niet tijd om de STS-verbeterplannen te heroverwegen nu voor het zoveelste jaar op rij er geen sprake is van een verbetering?

Invloed ATB-vv op gedrag

In dit verband hebben de leden van de ChristenUnie-fractie de vraag waar de spoorsector en de Staatssecretaris de veronderstelling op baseren dat meer ATB-vv de veiligheid zou verbeteren. Is het denkbaar dat meer ATB-vv en/of andere maatregelen zoals het systeem ORBIT ook zouden kunnen leiden tot een verslechtering in plaats van verbetering van de veiligheidssituatie op het spoor, temeer omdat dit ook in lijn lijkt te zijn met de feitelijke ontwikkelingen? Hebben de spoorsector en/of kritische deskundigen de Staatssecretaris ooit over dit risico geïnformeerd en zo ja, hoe is daarmee omgegaan?

Herinnert de Staatssecretaris zich de uitspraak van haar ambtsvoorganger Mw. Peijs d.d. 5.10.2005 «houd op met dat gestudeer en bedenk een oplossing, Tom Poes, verzin een list? Die list is verzonnen en bestaat erin dat het prima veiligheidssysteem waarover wij in Nederland beschikken, vervolmaakt wordt met een technische vinding die wij op duizend gevaarlijke plekken binnen twee jaar kunnen aanbrengen». Klopt het dat ATB-vv nooit is ontwikkeld naar aanleiding van gedegen inzichten in dieperliggende oorzaken en achtergronden van de STS-problematiek, maar slechts een technische quick-fix is? Onderkent de Staatssecretaris het risico dat technisch georiënteerde maatregelen ook contraproductief kunnen uitpakken voor het menselijk gedrag zoals weergegeven in de «risico-homeostase theorie» (Wilde, 1981). Oftewel: erkent de Staatssecretaris de kans dat ATB-vv een vergelijkbaar effect kan hebben op het gedrag van machinisten als het effect dat airbags en winterbanden kunnen hebben op het gedrag van automobilisten? Wordt er voor de verdere uitrol van ATB-vv nader onderzoek op dit punt gedaan?

Monitoringsysteem

In de brief van 19 november wordt gesteld dat een afweging om wel of niet te monitoren in 2005 niet aan de orde was en er dus ook toen niet is besloten om hiervan vanwege de kosten af te zien. Genoemde leden vragen wanneer het al dan niet realiseren van een monitoringsysteem wel aan de orde is geweest. Concreet vragen de leden of de Staatssecretaris kan aangeven wanneer de Kamer voor het eerst is geïnformeerd dat ATB-vv geen monitoringsysteem heeft om te zien of het ter plaatse

functioneert, en wanneer de Staatssecretaris daarvan op de hoogte is gesteld.

Ook vragen deze leden of de Staatssecretaris voor het besluit over het uitbreiden van het aantal locaties met ATB-vv door ProRail is geïnformeerd over de meerkosten en de extra benodigde tijd om ATB-vv te voorzien van monitoring voor verhoging van de veiligheid. Wanneer en door wie is de afweging tussen de meerkosten van het monitoringstelsel, de extra te behalen veiligheid en de gevolgen voor de planning van de oplevering van ATB-vv gemaakt? Is de Staatssecretaris daarbij betrokken geweest en wanneer is de Kamer daarover geïnformeerd?

Besluit alsnog realiseren monitoringsysteem

In de laatste brief van de Staatssecretaris staat dat ProRail nu wel werkt aan realisatie van een monitoringsysteem en dat deze toevoeging een eigen afweging van ProRail is vanuit haar verantwoordelijkheid voor een veilige berijdbaarheid van de spoorinfrastructuur. Genoemde leden vragen waarom dit een eigen afweging is van ProRail terwijl het besluit over het al dan niet realiseren van ATB-vv en op een later moment het besluit over het verder uitbreiden van het aantal locaties wel een besluit van de Staatssecretaris was.

ProRail zal het nieuwe monitoringsysteem bekostigen vanuit de reguliere budgetten. Genoemde leden vragen om hoeveel geld het indicatief gaat en ten koste van welke andere maatregelen dit gaat. Is het waar dat de nu geselecteerde oplossing³ uitgaat van een kostbare installatie langs de baan, slechts geringe prestatieverbeteringen oplevert en niet-failsafe is, terwijl het oorspronkelijk binnen het systeemontwerp voorbereide treinzijdige monitoring geen kostbare installatie langs de baan vereist, significant aan kosten bespaart en zelfs kan leiden tot een nagenoeg failsafe functionerend systeem? Zo ja, kan de Staatssecretaris aangeven waarom ProRail heeft gekozen voor de baanzijdige oplossing en wat is de mening van de Staatssecretaris daarover? Klopt het dat monitoring ook beheerkosten bespaart omdat er veel gericht en doelmatiger storingsdiagnose en -herstel uitgevoerd kan worden? Zo ja, welke jaarlijkse kostenbesparing op beheer is hiermee te realiseren? Wat waren de meerkosten als ATB-vv vanaf het begin wel een treinzijdig respectievelijk baanzijdig monitoring systeem had gehad en hoeveel kost het nu achteraf realiseren van het nu gekozen baanzijdige systeem?

Betrouwbaarheid

In de brief hecht de Staatssecretaris eraan te benadrukken dat ATB-vv ook nu al een zeer hoge betrouwbaarheid kent en een effectieve aanvulling op de totale spoorbeveiliging vormt. ProRail stelt dat ATB-vv in ruim 99% van de gevallen werkt. Waarop baseren ProRail en de Staatssecretaris deze stellingname als er tot op heden geen monitoringsysteem is dat registreert? Is het waar dat de door ProRail genoemde cijfers theoretische getallen zijn uit modelberekeningen die geen relatie hebben met de werkelijkheid? Zo ja, hoe beoordeelt de Staatssecretaris het feit dat ProRail deze getallen hanteert alsof het reële getallen zijn en waarom baseert de Staatssecretaris conclusies daarop? Of trekt de Staatssecretaris conclusies op basis van de jaarlijkse handmatige controle van de ATB-vv installaties?

³ <http://www.spoorpro.nl/spoorbouw/2013/11/05/strukton-wint-aanbesteding-voor-monitoringsysteem-atb-vv/>

Reeds in 2011 waren er onthullingen in een landelijk dagblad dat ATB-vv juist zeer regelmatig niet aanstaat of niet goed functioneert⁴. Herinnert de Staatssecretaris zich de reactie van haar ambtsvoorganger hierop? Is haar oordeel inmiddels anders geworden?

II. Reactie van de Staatssecretaris

⁴ «Spoorbeveiliging vaak buiten dienst», Telegraaf, 7 februari 2011