

Vergaderjaar 2016–2017

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 695

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 november 2016

Inleiding

Op 14 maart 2016 heb ik u mijn antwoorden gestuurd op schriftelijke vragen van het lid Bruins (ChristenUnie) over het evacueren van reizigers uit gestrande treinen.¹ In deze brief kondigde ik aan uw Kamer te informeren over de gezamenlijke evaluatie door NS en ProRail van de strandingen op het hoofdrailnet en de HSL over de afgelopen jaren, gericht op verbeteringen. Inmiddels heeft de evaluatie plaatsgevonden. Ook de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) is hierbij betrokken geweest. De evaluatie heeft geleid tot concrete maatregelen om in het geval van een gestrande trein de afhandeling en berichtgeving aan de reizigers te verbeteren. In deze brief licht ik de verbeteringen toe. Natuurlijk doen partijen er tegelijkertijd alles aan om strandingen te voorkomen.

Het stranden van een trein is vervelend voor de reizigers in en buiten de trein. De reizigers in de trein kunnen geen kant op en zijn volledig afhankelijk van derden: voor informatie (wat is er aan de hand en hoe lang gaat het duren?) en voor het vervolgen van hun reis (kan de trein worden weggesleept, komen er bussen naar de trein?). De omstandigheden (hoe warm of hoe koud is het in de trein, hoe druk is het?) bepalen mede hoe onaangenaam het voor de reizigers is om in een trein te zitten die ergens onderweg stilstaat. Een gestrande trein veroorzaakt ook hinder voor reizigers in andere treinen: de trein blokkeert het spoor, waardoor andere treinen niet kunnen rijden of vertraging oplopen.

In uitzonderlijke gevallen kan een gestrande trein veiligheidsproblemen opleveren, bijvoorbeeld als de klimaatbeheersing langdurig uitvalt of als gevolg van de congestie die een gestrande trein veroorzaakt. Eind 2010 heeft de ILT daarover een *Veiligheidswaarschuwing gestrande treinen*

¹ Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 1873 d.d. 15 maart 2016

doen uitgaan.² De ILT stelde daarbij dat reizigers maximaal twee uur na een stranding weer op weg zouden moeten zijn.

Verbeteringen naar aanleiding van de evaluatie

De afgelopen jaren hebben de spoorpartijen al veel gedaan om de duur van strandingen te verkorten. Waar ernstige strandingen (langer dan twee uur) tot en met 2011 frequent voorkwamen, is dit tegenwoordig veel minder het geval. De resterende strandingen van langer dan twee uur zijn voornamelijk toe te rekenen aan suïcide, waarbij de trein niet eerder wordt vrijgegeven door de overheidshulpdiensten. De meeste strandingen beperken zich tot een uur of minder (2015: circa 60%). In de eerste helft van 2015 waren er toch enkele ernstige strandingen op het hoofdrailnet en op de HSL die langer dan twee uur duurden. Naar aanleiding daarvan hebben NS, ProRail en ILT de gang van zaken rond het evacueren van reizigers uit gestrande treinen recent grondig tegen het licht gehouden. Dit leverde de volgende verbetermaatregelen op.

Verbeteren informatievoorziening tijdens calamiteit

Elke calamiteit op het spoor komt standaard binnen bij de alarmcentrale van ProRail in het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR), waar vervoerders en ProRail dagelijks samenwerken aan de be- en bijsturing van de treindiensten. Bij grotere incidenten komt er direct een Algemeen Leider Incidenten van ProRail naar de plek van het incident. Samen met het OCCR neemt hij de regie in handen. Hij zorgt voor vervoer voor gestrande reizigers en voor een zo snel mogelijk herstel van de dienstregeling. Zo nodig verzorgt hij ook de communicatie met brandweer, politie en ambulance.³

In het geval van een gestrande trein legt men op het OCCR standaard minimale vereiste informatie inzake reizigers en materieel van de gestrande trein vast. Hierdoor kan de Algemeen Leider snel een op maat gemaakt plan van aanpak opstellen, wat de doorlooptijden verlaagt.

Versnellen inzet van een hulploc te Rotterdam (HSL)

Eerder heb ik uw Kamer gemeld dat NS een TRAXX-locomotief ter beschikking heeft gesteld die ingezet kan worden om gestrande treinen op de HSL weg te slepen. De locomotief werd tot voor kort in zo'n 10% van de gevallen gebruikt. Vanaf november 2016 zetten NS en ProRail de locomotief intensiever in. Dit houdt in dat de locomotief voortaan altijd onmiddellijk richting de gestrande trein rijdt.

Verbeteren van opleidingen (HSL)

Het rijden op de HSL en met de TRAXX locomotief is een specifieke aangelegenheid. NS heeft verschillende verbeteracties uitgezet op het gebied van de inhoud van de opleidingen. Tevens is er een leercirkel ingericht die problemen voortkomend uit de operatie onderzoekt. Doel is om grondoorzaken vast te stellen en van daaruit verbeteringen te initiëren.

² Zie Kamerstuk 29 984, nr. 254

³ Zie het Handboek Incidentmanagement Rail van ProRail: https://www.prorail.nl/sites/default/files/handboek_incidentmanagement_rail_vs4.pdf

Verbeteren specificatie aanrijdlocatie (HSL)

NS en ProRail hebben een interne website gemaakt waarop alle toegangsdeuren tot de HSL zijn aangegeven, voorzien van omgevingsfoto's en omgevingskaart. Deze site is gedeeld met alle betrokken partijen. Op basis van de locatie van de gestrande trein kunnen ProRail Incidentenbestrijding en de busmaatschappijen de meest effectieve aanrijdroute kiezen.

Verbeteren toegang tot de baan (HSL)

Infraspeed B.V. is vanuit haar contract met de Staat verantwoordelijk voor het vrij en onbelemmerd zijn van het spoor van de HSL-Zuid. Infraspeed beheert ook de toegang tot het HSL-spoor. ProRail Incidentenbestrijding onderzoekt nu of het toegangsbeheer kan worden aangepast, bijvoorbeeld met behulp van een pasjessysteem voor alle toegangspoorten. Dit met het doel de doorlooptijd van een stranding te verkorten.

Plaatsen van frontcamera's op treinen

Beeldmateriaal kan van grote waarde zijn bij het vaststellen van de ware toedracht van een aanrijding met persoon, hetgeen ook wordt onderschreven door o.a. het Openbaar Ministerie en de Politie. Het plaatsen van camera's kan de doorlooptijd aanzienlijk verkorten. Nieuw materieel van NS heeft bij ingebruikname een frontcamera. Te beginnen met de FLIRT treinen die vanaf zeer binnenkort gaan instromen, later ook SNG en ICNG.

Toevoegen plaatsbepaling in spanningsluizen (HSL)

Zoals ik eerder meldde⁴ heeft ProRail extra bordjes geplaatst in de spanningsluizen van de HSL-Zuid om de machinisten te helpen bij het bepalen van hun positie in de spanningsluis (na stilstand) en hierdoor de kans op fouten in de verdere afhandeling te verkleinen.

Invoeren gezamenlijke standaardevaluatie

ProRail en NS verbeteren hun samenwerking door een standaardevaluatie voor elke stranding in te richten. Hiermee krijgen ze meer zicht op welke oorzaken/ procesafwijkingen/ problemen vaker voorkomen en kunnen ze met elkaar leren hoe ze de afhandeling van strandingen nog beter kunnen doen.

Verbeteren procesbeschrijvingen en vastgestelde targets

NS en ProRail zullen gezamenlijk de procesbeschrijvingen van de processen bij afhandeling van een gestrande trein actualiseren en daarbij een aantal zaken beter vastleggen en onduidelijkheden in de huidige processen elimineren. Waar nodig betrekken ze de ILT bij dit proces.

Conclusie

Op basis van de evaluatie en de in deze brief beschreven verbeteringen is mijn beeld dat ProRail en NS in goede samenwerking het aantal gestrande treinen en de hinder ervan voor de reizigers verder zullen verlagen. De ILT blijft hierop toezien. En uiteraard zal ik zelf ook de ontwikkelingen volgen en uw Kamer zo nodig informeren.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkzema

⁴ Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 1873