

Vergaderjaar 2007–2008

29 893

Veiligheid van het railvervoer

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 74

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juli 2008

Zoals toegezegd in het Algemeen Overleg van 23 januari 2008 (22 026/29 893, nr. 278) informeer ik uw Kamer hiermee nader over de stand van zaken van de veiligheid van baanwerkers (incl. onderhoudsrooster 2009) en de aanpak van STS-passages (incl. voortgang ATB Verbeterde Versie). De informatie over de veiligheid van de baanwerkers geef ik u mede namens mijn ambtgenoot van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

1. Onderhoudsrooster 2009

Bij de invulling van het onderhoudsrooster 2008 ging het om twee belangrijke onderwerpen, te weten: de veiligheid van baanwerkers en het belang van treinreizigers, in die zin dat de treinuitval zo beperkt mogelijk is gehouden. Naar aanleiding van mijn brief aan uw Kamer van 18 januari 2008 (29 893/29 984, nr. 65) zijn beide onderwerpen in het AO van 23 januari 2008 aan de orde geweest. Mijn conclusie was dat bij het onderhoudsrooster 2009 goede keuzes moeten worden gemaakt zonder dat de veiligheid van baanwerkers in het geding komt, maar met zo min mogelijk hinder voor treinreizigers.

In de eerste helft van dit jaar hebben ProRail, Arbeidsinspectie en Inspectie Verkeer en Waterstaat met elkaar gesproken over de veiligheid van baanwerkers. Hierbij ging het vooral om de vraag hoe de spoorbranche invulling geeft aan de verdere reductie van het werken in Persoonlijke Waarneming (PW). In 2007 was het percentage PW 30% en in 2008 nog 10%. Op basis van de gesprekken en de bijgevoegde brief van ProRail van 23 juni 2008 (*bijlage 1*)¹ kan het volgende beeld van het onderhoudsrooster 2009 worden gegeven:

- Op basis van de door vervoerders aangevraagde treinpaden is in 2009 een verdere groei van het treinverkeer te verwachten met zo'n 90 000 tot 150 000 naar ca. 3.1 miljoen treinen (3–5%). In de afgelopen jaren was er ook al sprake van forse groei met zo'n 400 000 treinen naar 2.8 miljoen in 2007 en 200 000 treinen naar 3.0 miljoen in 2008.
- Bij toename van het treinverkeer is meer nachtwerk nodig om zoveel

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

mogelijk treinhinder overdag te voorkomen. Echter, de snelheid waarmee de branche dit kan realiseren, hangt sterk af van de beschikbaarheid van voldoende gekwalificeerd personeel. Dit speelt een belangrijke rol bij de maakbaarheid en uitvoerbaarheid van het onderhoudsrooster 2009.

- Het percentage PW wordt verder teruggebracht van 10% in 2008 naar 8% bij de start van de dienstregeling 2009. In beginsel blijft het streven om op termijn het werken in PW uit te bannen.
- Binnen de PW werkzaamheden in 2009 kunnen twee soorten activiteiten worden onderscheiden:
 - I. *Activiteiten die op basis van risicoanalyses veiliger in buitendienststelling (BD) kunnen worden uitgevoerd.* Deze zullen in 2009 zoveel mogelijk worden afgebouwd. De Arbeidsinspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat zullen erop toezien dat deze afbouw ook daadwerkelijk zal plaatsvinden. Door deze activiteiten te verschuiven van PW naar BD overdag (nacht is nog niet mogelijk vanwege onvoldoende gekwalificeerd branchepersoneel), betekent dit dat een deel van de gevraagde extra treinen door ProRail niet kan worden gehonoreerd. Dit deel is nu nog niet te kwantificeren. Hierover vindt nog consultatie plaats met de vervoerders.
 - II. *Activiteiten die gegeven de huidige stand van de techniek van een BD op basis van risicoanalyses in PW kunnen worden verricht* omdat dit: a) niet minder veilig is dan het nemen van veiligheidsmaatregelen ten behoeve van buitendienststellingen en b) minder treinhinder veroorzaakt. Hierbij kan worden gedacht aan kleine klussen die door een persoon binnen enkele minuten kunnen zijn uitgevoerd. Deze activiteiten blijven bestaan totdat nieuwe veiligere methodieken voor BD's beschikbaar zijn. Tot deze conclusie is de stichting railAlert (hét platform voor veiligheid van baanwerkers) gekomen. De uitvoering van deze activiteiten wordt uitdrukkelijk voorzien van goede instructies en voorschriften voor baanwerkers. Dit laatste vind ik een zeer belangrijk punt, hetgeen ook is bepleit door de heer Cramer tijdens het AO van 23 januari 2008. Verder is afgesproken, dat ProRail voortdurend er naar streeft om deze activiteiten met behulp van nieuwe innovatieve toepassingen uit te voeren. Over de voortgang hiervan blijven ProRail en de Arbeidsinspectie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat met elkaar in gesprek.
- Naar schatting zullen de extra kosten van de overgang van het onderhoudsrooster van 2008 naar 2009 zo'n € 3 miljoen zijn. Dit bedrag is opgebouwd uit 1) verdere reductie van dag/nacht/weekend verhouding voor een aantal vestigingen van de onderhoudsaannemers, 2) waar dat nog kan vermindering PW activiteiten en 3) toename treinverkeer en kosten inzet van innovatieve middelen.

In de zomerperiode zal ProRail de vervoerders consulteren over de verdere invulling van het onderhoudsrooster 2009 en het definitieve aantal (niet) te honoreren treinen, uitgaande van een toename van het treinverkeer met zo'n 3–5%. Met ProRail is afgesproken, dat mijn ministerie over de resultaten van de consultatierondes wordt geïnformeerd. Zodra deze resultaten bekend zijn, zal ik uw Kamer daarvan op de hoogte stellen zo spoedig mogelijk na het zomerreces.

2. STS-passages

In het AO van 23 januari 2008 heb ik mijn zorg uitgesproken, dat het aantal STS-passages niet daalt ten opzichte van het referentiejaar 2003. Uit de Trendanalyse 2007, die ik uw Kamer bij brief van 4 juni 2008 (jaargang 2007–2008, 29 893, nr. 69) heb toegezonden, blijkt dat het aantal STS-passages al enkele jaren stabiel is, ongeveer 275. Ondanks toename van het treinverkeer, was het aantal STS-passages in het eerste kwartaal 2008 (58)

wel lager dan in het eerste kwartaal 2007 (71). Indien het aantal STS-passages van het eerste kwartaal 2008 wordt geëxtrapoleerd naar het hele jaar zou 2008 een daling laten zien van zo'n 10% ten opzichte van het referentiejaar 2003. Gezien de statische schommelingen in het aantal STS-passages vind ik het nu nog te vroeg om te kunnen zeggen dat hier sprake is van een structurele daling. Ik vind deze daling op zichzelf positief te noemen.

Zoals bekend, zal de implementatie van het veiligheidssysteem ATB-VV naar verwachting de belangrijkste bijdrage leveren aan het bereiken de branchedoelstellingen voor de STS-passages. Bijgaand doe ik u toekomen de gezamenlijke brief van ProRail en NS van 16 juni 2008 (*bijlage 2*)¹, de brief van de spoorbranche van 19 juni 2008 (*bijlage 3*)¹ alsook de STS voortgangsrapportage van 31 mei 2008 (*bijlage 4*)¹. De spoorbranche meldt in bijgevoegde informatie dat het project ATB-VV grotendeels nog steeds volgens planning verloopt:

- vóór 1 januari 2009 is infrastructuur voorzien van ATB VV (1059 seinen);
- medio 2009 zijn 100 seinen langs de Brabantroute aangepast (mede in verband met vervoer van gevaarlijke stoffen);
- vóór 1 januari 2009 zijn softwareaanpassingen van zo'n 1450 treinen (82%) gerealiseerd.

Zoals gemeld in mijn brief van 4 december 2007 (jaargang 2007–2008, 29 893 en 29 984, nr. 62) en besproken in het AO van 23 januari 2008 zullen niet alle treinen, waarbij ook hardware aanpassingen noodzakelijk zijn, vóór 1 januari 2009 gereed zijn. Het gaat hier om zo'n kleine 300 treinen (zo'n 18%) met zgn. fase 3 kasten. ProRail en NS geven aan dat deze vertraging is ontstaan door een langere doorlooptijd van het ontwikkeltraject, de tussentijdse wisseling van leverancier en het te lang vasthouden aan de oorspronkelijke opzet van ombouw van deze treinen. De door ProRail en NS inmiddels geactualiseerde planning voor deze treinen met zgn. fase 3 kasten ziet er als volgt uit:

- per 1 april 2009 ca. 210 treinen;
- per 1 september 2009 restant van ca. 90 treinen.

ProRail en NS hebben gezamenlijk maatregelen genomen om deze streefdata te realiseren.

Ik heb de voorzitter van de Stuurgroep STS gevraagd mij (mede gegeven de vertraging van de ombouw van ca. 18% van de treinen) aan te geven in welke mate wordt verwacht dat de STS-doelstellingen in 2009 worden gerealiseerd. De spoorbranche geeft aan dat het lastig is om dat nu specifiek te kwantificeren. Naar het oordeel van de branche wordt de invloed van de (op zichzelf in omvang beperkte) vertraging van de genoemde kleine 300 treinen gecompenseerd doordat er meer seinen (1159) dan oorspronkelijk geraamd (1000) worden omgebouwd. De spoorbranche heeft de verwachting dat in 2009 een daling in het aantal STS-passages is te zien. De spoorbranche acht een grote risicoreductie in 2009 ten opzichte van 2003 haalbaar. De analyse naar de effecten van ATB VV in 2009 wordt opgenomen in het IVW rapport STS-passages 2007 die na het zomerreces naar de Tweede Kamer wordt verzonden.

De spoorbranche heeft mede op mijn verzoek aanvullende maatregelen genomen om de STS-passages en de risico's die daaruit kunnen voortkomen zoveel mogelijk te beperken. Deze maatregelen heb ik genoemd in mijn brief van 7 december 2007 en nader toegelicht in het AO van 23 januari 2008. In de bijgevoegde voortgangsrapportage (blz. 11) is de stand van zaken van de aanvullende maatregelen opgenomen. De spoorbranche geeft aan dat de invoering van de aanvullende maatregelen niet eerder dan in het 4e kwartaal 2008 kunnen worden geïmplementeerd.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Alsdan worden de effecten van de aanvullende maatregelen in de loop van 2009 verwacht.

Tijdens het AO op 7 februari 2007 heeft mijn ambtsvoorganger u toegezegd, dat uw Kamer wordt geïnformeerd over de uitkomsten van het onderzoek van NS reizigers naar mogelijkheden om de alertheid van machinisten te bevorderen bij snelheden lager dan 40 km/uur. In 2007 is binnen NS reizigers een groot aantal ideeën gegenereerd om dat te bereiken. De beste ideeën zijn begin 2008 getoetst bij meer dan 300 machinisten uit alle netwerken van NS reizigers. De resultaten hiervan treft u aan in bijlage 4.

Zoals besproken in het AO van 23 januari 2008 doet Inspectie Verkeer en Waterstaat onderzoek naar de werving, selectie en opleiding van machinisten. De inspectie verwacht dat de resultaten van dit onderzoek in september 2008 bekend zullen zijn. Zodra mogelijk zal ik uw Kamer over de resultaten informeren.

In het AO van 19 juni jl. heeft de heer Roemer aandacht gevraagd voor de zichtbaarheid van seinen. In het STS programma wordt ook hieraan aandacht besteed. In het kader van de emplacementanalyse worden seinen beoordeeld op zichtbaarheid. Waar nodig zijn acties uitgevoerd zoals het snoeien of verwijderen van bossages, dwergseinen op verhoogde voet plaatsen, lampen opnieuw richten en het toepassen van LED (Light emitting diode) seinen. Als vervolg op de emplacementanalyse heeft de spoorbranche onderzoek gedaan bij de 10 belangrijkste recidive-seinen. Het doel is om achterliggende oorzaken te benoemen vanuit infra, materieel, proces en gedrag van de machinist en passende maatregelen te nemen om daar herhaling van STS-passages te voorkomen. Onderzoek naar STS-passages bij Muiderpoort en Den Bosch waarbij de seinen in de boog staan, heeft aanleiding gegeven tot aanvullende maatregelen. Muiderpoort is uitgevoerd en Den Bosch wordt eind september 2008 gerealiseerd. De effectiviteit van de aldaar getroffen maatregelen worden gemonitord. In Zwolle is een zogenaamde rood-roodschakeling gerealiseerd. Dit houdt in dat wanneer het eerste sein groen toont de machinist erop kan vertrouwen dat ook het eerstvolgende «minder» zichtbare sein ook groen toont. De situatie in Eindhoven wordt op dit moment door middel van een simulatieprogramma geanalyseerd met de bedoeling om generieke maatregelen te realiseren om de zichtbaarheid van seinen in een boog te verbeteren. Voorts is het aanbrengen van zonne- en sneeuwkapen op alle 631 Licht Geleide Seinen conform planning in 2007 voltooid.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings