

Vergaderjaar 2012–2013

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 149

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 juni 2013

Hierbij bied ik u het door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) opgestelde rapport «Railveiligheidsindicatoren 2012» aan (bijlage I)¹. In deze rapportage wordt een voorlopig globaal beeld over de voornaamste indicatoren (letsels, botsingen en ontsporingen) geschetst. Eind september volgt het uitgebreide Jaarverslag van de Nederlandse Autoriteit voor de Spoorveiligheid (de ILT) dat naar het Europese Spoorwegbureau (ERA) wordt gezonden. Het opstellen van een jaarverslag over de ontwikkeling van de veiligheid op het spoor is een verplichting die volgt uit artikel 18 van de Europese Spoorwegveiligheidsrichtlijn.

Daarnaast treft u het toegezegde ILT-rapport «STS-passages 2012, analyse en resultaten over de periode 2008–2012» (bijlage II)² aan. Dit rapport had ik u reeds toegezegd in mijn antwoorden op vragen van de heer Bashir³, in mijn brief⁴ en mijn antwoorden op vragen van de leden Roemer en Bashir over de beantwoording van eerdere vragen over het bericht dat meer treinen door rood rijden⁵.

Ook zend ik u hierbij zoals gebruikelijk de schriftelijke reactie van de spoorbranche op het «STS-passage-rapport» (bijlage III)⁶ en de «Resultaten Inspectie Baanwerken 2012» (bijlage IV)⁷.

In het rapport «Resultaten Inspectie Baanwerken 2012» wordt door de ILT een indicatie gegeven van de mate waarin de wet- en regelgeving op het gebied van baanwerken nageleefd wordt.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

³ Aangangsel Handelingen II 2012/13, nr. 1501

⁴ Kamerstuk 29 893, nr. 142

⁵ Aangangsel Handelingen II 2012/13 nr. 2095

⁶ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

⁷ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

Met deze brief blik ik aan de hand van de genoemde ILT-rapporten terug op de ontwikkelingen in het afgelopen jaar op het gebied van veiligheid. Dit doe ik volgens de thema's «veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven» uit de derde kadernota Railveiligheid.

Veiligheid in 2012

Op 21 april 2012 botste een intercity bij de Singelgrachtbrug nabij Amsterdam Westerpark frontaal op een sprinter die op hetzelfde spoor uit de tegengestelde richting kwam aanrijden. Er viel één dodelijk slachtoffer te betreuren. Ook raakten 190 mensen gewond, waarvan 24 ernstig. De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) heeft dit ongeluk uitgebreid onderzocht. In mijn brief van 24 april 2013⁸ heb ik u mijn reactie op het rapport en de aanbevelingen van de OvV doen toekomen. In die brief heb ik de combinatie extra maatregelen die de spoorwegondernemingen, de spoorweginfrastructuurbeheerder en mijn ministerie moeten treffen, geschetst. Zodra ik de reactie van NS en ProRail op het OvV rapport ontvang, zal ik u deze doen toekomen.

thema: veilig vervoeren

Veilig vervoeren gaat onder meer om de veiligheid van treinreizigers, de veiligheid van het materieel en de railinfrastructuur en het beheersen van calamiteiten.

In de rapportage «Railveiligheidsindicatoren 2012» is de weerslag van het incident bij Amsterdam Westerpark op de veiligheidsindicatoren terug te zien: het was voor het laatst in 2006 dat een reiziger bij een treinongeval werd gedood. Ook zijn in 2012 meer reizigers gewond geraakt. ILT geeft aan dat dit voornamelijk door het incident in Amsterdam wordt veroorzaakt.

Bij een STS-passage rijdt een trein door rood: er wordt ten onrechte een StopTonendSein gepasseerd. In 2012 zijn treinen in totaal 173 maal door rood gereden. Hiermee is voor het eerst sinds jaren sprake van een stijging in aantallen ten opzichte van het voorgaande jaar. In bijgevoegde rapportage (bijlage II) worden de gegevens met betrekking tot de deze 173 STS-passages uitgebreid geanalyseerd.

ILT geeft in deze rapportage aan dat de bijbehorende risico's op het spoor door STS-passages zijn verminderd. Met name het aantal STS-passages met een potentieel ernstig risico (de kans op dodelijke slachtoffers) is gedaald.

Naar aanleiding van de stijging van het aantal STS-passages in 2012 ten opzichte van 2011 zijn in de loop van 2012 al maatregelen getroffen om de reductiedoelstellingen te realiseren. De spoorsector is met mij van oordeel dat het aantal STS-passages en de daarmee verbonden risico's teruggebracht moeten worden. In mijn eerder genoemde brief van 24 april 2013 is uitgebreid beschreven welke aanpak de gezamenlijke spoorsector kiest om het aantal STS-passages terug te dringen. Deze aanpak wordt nu uitgevoerd.

Eén van de maatregelen in het verbeterplan is extra aanleg van ATB-Vv-installaties bij seinen. Onlangs heb ik ProRail opdracht gegeven om in 2013 en 2014 800 seinen van een dergelijke installatie te voorzien. Op zeer korte termijn verwacht ik van ProRail een voorstel voor de verdere uitrol van ATB-Vv vanaf 2015.

⁸ Kamerstuk 29 893, nr. 146

Naast deze technische vangnetten betreft dit ook «mensgerichte maatregelen». Bij deze mensgerichte maatregelen staat de alertheid van de machinist centraal: hij moet «fit for duty» zijn. Er zijn maatregelen die zich richten op het telefoneren tijdens het rijden, er is kaartmateriaal gemaakt waarop de «recidive seinen» zijn weergegeven, zodat machinisten weten waar ze extra alert moeten zijn en is er aandacht voor de veiligheids-cultuur.

thema: veilig werken

Veilig werken is te beschouwen als een randvoorwaarde om vervoer te kunnen realiseren. Het gaat daarbij dan om de veiligheid van het spoorwegpersoneel.

De veiligheidsprestatie voor de categorie «personeel» is in 2012 achteruitgegaan. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door incidenten waarbij baanwerkers gewond zijn geraakt. In het rapport «Resultaten Inspectie Baanwerken 2012» (bijlage IV) wordt een samenvattende beschrijving gegeven van de bevindingen tijdens de door de ILT uitgevoerde «inspecties Baanwerken». ILT trof in 2012 bij ongeveer een derde van de «inspecties Baanwerken» een tekortkoming aan. In situaties waarbij de inspectie heeft geconstateerd dat er sprake was van gevaar voor personen of voor het spoorverkeer is het werk stilgelegd totdat de onveilige situatie was opgeheven. In zes gevallen is een boeterapport opgesteld, omdat er sprake was van een direct aanrijdgevaar voor baanwerkers. De toename in de veiligheidsprestatie wordt deels verklaard doordat de inspecties niet willekeurig plaatsvinden – zoals in het verleden het geval was – maar doordat inspecties op basis van een risicoanalyse en incidentmeldingen worden uitgevoerd. De bedrijven waar geen onregelmatigheden zijn aangetroffen zijn in 2012 minder vaak geïnspecteerd dan de bedrijven waar bij eerdere inspecties overtredingen zijn geconstateerd. Om de veiligheidsprestatie voor baanwerken te verbeteren, werkt ProRail aan de implementatie van het «digitaal veiligheidspaspoort». Iedereen die in opdracht van ProRail werkzaamheden op of langs het spoor of op een bouwplaats uitvoert, dient in het bezit te zijn van een Digitaal Veiligheidspaspoort. Om in aanmerking te komen voor een Digitaal Veiligheidspaspoort moet op een trainingslocatie een veiligheidstraining gevolgd worden en de toets «Toegang op het spoor» positief afgelegd te worden.

thema: veilig leven

Veilig leven benadrukt de relatie die het spoor heeft met de omgeving. Het gaat dan bijvoorbeeld om overwegveiligheid, onbevoegden op het spoor, zelfdoding op het spoor en externe veiligheid.

In 2012 kwamen 13 personen om het leven door een aanrijding op een overweg. Er vielen 10 zwaar- en 8 lichtgewonden. In totaal vonden er in 2012 53 aanrijdingen op overwegen plaats. De doelstelling «permanent verbeteren» is daarmee helaas niet gehaald: ten opzichte van voorgaande jaren is het aantal slachtoffers op overwegen toegenomen.

Om het aantal incidenten op overwegen te verminderen, wordt onder mijn regie samen met ProRail en de wegbeheerders gewerkt aan het landelijk verbeterprogramma overwegen. Op 24 juni jl. heb ik uw Kamer over deze aanpak geïnformeerd. De integrale aanpak houdt in dat zowel naar de spoorkant als naar de wegkant gekeken wordt. Ook is aangekondigd dat onderzoek wordt gedaan naar het gedrag van de weggebruikers bij spoorwegovergangen.

Het aantal zelfdodingen op het spoor is ten opzichte van 2011 gedaald van 215 naar 204. De spoorsector heeft in 2012 extra aandacht besteed aan de

uitvoering van maatregelen om het aantal zelfdodingen op het spoor te verminderen. Hierbij valt te denken aan fysieke maatregelen, zoals de plaatsing van hekwerken, camera's en schrikverlichting op risicolocaties en zogeheten «zachte maatregelen» als het plaatsen van borden waarop aangegeven wordt waar (anonieme) hulp gevonden kan worden.

Simulatortrainingen en terugkomdagen

In de brief van 17 juni 2013 heeft de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu mij verzocht nog schriftelijk te reageren op de vragen van de leden Bashir en Roemer, die gaan over simulatortrainingen en terugkomdagen voor machinisten. Ik heb aan de Stuurgroep STS-verbeterprogramma gevraagd mij te informeren over het gebruik van simulatortrainingen ten behoeve van machinisten en het gebruikte instrument van terugkomdagen om de vaardigheden van de machinisten te trainen (toetsen). Dit alles in het kader van het investering in trainingen van machinisten met het oog op het zoveel mogelijk voorkomen van STS-passages. Zodra ik deze informatie ontvangen heb zal ik reageren op uw brief van 17 juni 2013.

Tot slot

Continue verbetering van de veiligheid op het spoor is het doel dat ik nastreef. Uit de bijgevoegde rapporten van de ILT blijkt dat er op een aantal punten verbeteringen nodig zijn. De spoorsector werkt hard aan deze verbeteringen, onder andere via het STS-verbeterplan. Met de uitvoering van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen werk ik aan het terugdringen van het aantal incidenten op overwegen. Daarnaast loopt de verkenning naar de invoering van ERTMS, het nieuwe, Europese beveiligingssysteem dat in de toekomst het ATB-systeem moet vervangen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld