

Vergaderjaar 2010–2011

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 121

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 juni 2011

Hierbij bied ik u het door de Inspectie Verkeer en Waterstaat opgestelde rapport «Trendanalyse 2010» aan¹. Hieronder ga ik in op de belangrijkste punten uit het rapport ten aanzien van railveiligheid in 2010 en getroffen beheersmaatregelen.

Hierbij gevoegd ontvangt u tevens het rapport «Thema-onderzoek gladheid en detectieproblemen» dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat heeft opgesteld naar aanleiding van de gladheids- en detectieproblemen op verschillende spoorlijnen in november 2010.² Ik heb uw Kamer hierover eerder geïnformeerd bij de beantwoording van vragen van de leden Slob en Van Gent³ en van de leden Koopmans en Haverkamp⁴.

1. Trendanalyse Railveiligheid 2010

Conclusies

Op grond van de resultaten van de trendanalyse concludeer ik dat de staat van de veiligheid van het Nederlandse spoor goed is. Dat blijkt uit de ontwikkeling van de overall veiligheidsindicator⁵ en ook uit internationale vergelijking⁶. Op het thema «veilig vervoeren» is vergeleken met 2009 een kleiner aantal treinreizigers gewond geraakt. Het aantal stoptonend sein passages daalde eveneens. Op het thema «veilig werken» zijn in vergelijking met 2009 geen ongevallen met spoorpersoneel voorgekomen waarbij een dodelijk slachtoffer te betreuren viel. Binnen het thema «veilig leven» laat het aantal slachtoffers door zelfdoding op het spoor een neutrale trend zien. Het aantal aanrijdingen op spoorwegovergangen nam opnieuw af, evenals het aantal daarbij te betreuren doden en zwaargewonden.

In deze brief licht ik een aantal maatregelen toe die ik samen met de sector tref om de railveiligheid verder te verbeteren. Een meer uitgebreide toelichting op de ambities en maatregelen voor de periode tot 2020 is opgenomen in de Derde Kadernota Railveiligheid⁷.

¹ «Trendanalyse 2010», Inspectie Verkeer en Waterstaat, juni 2011. Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

³ Tweede Kamer, Vergaderjaar 2010–2011, Aanhangsel van de handelingen, nr. 746.

⁴ Tweede Kamer, Vergaderjaar 2010–2011, Aanhangsel van de Handelingen, nr. 670 en nr. 731.

⁵ Zie hoofdstuk 6 in bijgevoegde rapportage.

⁶ «veiligheidsbalans 2009», Inspectie Verkeer en Waterstaat, september 2010. Een actualisatie voor 2010 vindt plaats in de veiligheidsbalans 2010 die in de tweede helft van dit jaar verschijnt.

⁷ Kamerstuk 29 893, nr. 106.

Achtergrond

De trendanalyse-rapportage verschijnt jaarlijks in het tweede kwartaal en heeft betrekking op de staat van de railveiligheid van het afgelopen kalenderjaar. De opzet van de trendanalyse 2010 is gewijzigd in vergelijking met voorgaande edities. De voorliggende rapportage sluit aan bij de doelen en indicatoren uit de in 2010 verschenen Derde Kadernota Railveiligheid. De indicatoren zijn, in aansluiting op de opzet van de Derde Kadernota Railveiligheid, geclusterd naar de thema's veilig vervoeren, veilig werken en veilig leven. Per thema is een aantal indicatoren met streefwaarden opgenomen. De Trendanalyse geeft aan in hoeverre deze streefwaarden zijn gehaald en welke ontwikkelingen of trends daarbij zijn waar te nemen. Om te voorkomen dat eenmalige gebeurtenissen de beeldvorming vertroebelen wordt voor de vaststelling van trends gekeken naar de ontwikkelingen over meerdere jaren heen. Voor het operationaliseren van de voortschrijdende streefwaarden wordt aangesloten bij de systematiek die hiervoor in Europees verband wordt gehanteerd¹. In de trendanalyse wordt met behulp van een dynamisch gewogen gemiddelde gemeten of aan de doelstellingen uit de Derde Kadernota Railveiligheid wordt voldaan. Als gevolg van definitiewijzigingen bleek het nog niet mogelijk te zijn om voor alle indicatoren een trend vast te stellen in deze trendanalyse; in die gevallen is daar waar mogelijk een indicatie van de stand van zaken gegeven door 2010 met 2009 te vergelijken.

Hieronder vindt u op hoofdlijnen een nadere toelichting op de bevindingen per thema.

Thema «veilig vervoeren»

Reizigersveiligheid

Het veiligheidsrisico voor treinreizigers ontwikkelt zich positief; de doelstelling voor permanente verbetering is de afgelopen jaren gehaald. Sinds 1993 zijn onder treinreizigers geen dodelijke slachtoffers gevallen als gevolg van een ongeval op het spoor.

Treinbotsingen en ontsporingen

In 2010 vonden er drie significante² botsingen plaats tussen treinen³ en vonden twee significante botsingen plaats van een trein op een stootjuk⁴. Hierbij raakten geen reizigers gewond, wel was de schade groter dan € 150 000. Het aantal significante treinbotsingen is in 2010 ongeveer even groot als het aantal botsingen – gemiddeld per jaar – in de jaren 2001 tot 2009.

In 2010 deden zich in totaal drie significante ontsporingen voor⁵. Bij deze ontsporingen raakte niemand gewond en bedroeg de schade meer dan € 150 000. Het aantal ernstige ontsporingen schommelde de afgelopen jaren tussen de 1 en de 3 per jaar.

De onderzoeksrapportages naar aanleiding van deze ongevallen zijn door IVW in voorbereiding. Naar aanleiding van de ernstige botsing bij Stavoren op 25 juli 2010 – waarbij een slijptrein op een stootjuk botste, twee inzittenden lichtgewond raakten en de schade aan de infrastructuur en omgeving meer dan € 4 miljoen bedroeg – brengt de Onderzoeksraad voor Veiligheid binnenkort het onderzoeksrapport uit. Daar waar direct maatregelen noodzakelijk waren, zijn deze direct getroffen, voordat de Inspectie het spoor weer vrijgaf.

Vijf significante ongevallen vonden plaats tijdens rangeren bij lage snelheid (<40 km/uur)⁶. Bij rangeerwerkzaamheden dienen machinisten op zicht de juiste snelheid te bepalen en handwissels juist te bedienen. In

¹ Beschikking van de Europese Commissie, nr. C2009, 4 246, 5 juni 2009 (2009/460/EG).

² Conform de Europese definitie is een ongeval significant als als gevolg daarvan iemand zwaargewond raakt of komt te overlijden, en/of de schade groter is dan € 150 000 en/of het treinverkeer meer dan 6 uur gestremd is.

³ Het betrof botsingen tussen rangeerdelen te Hoofddorp (2 februari), te Rotterdam (10 juni) en te Eindhoven (16 juni).

⁴ Het betrof een botsing van een slijptrein op een stootjuk te Stavoren (25 juli) en een botsing van een rangeerdeel op een stootjuk te Leiden (1 november).

⁵ Het betreft de ontsporingen bij Sloe (17 februari), Watergraafsmeer (30 maart) en de Calandbrug (2 juli).

⁶ Het betreft de genoemde drie significante botsingen tussen treinen, de stootjuk botsing te Leiden en de ontsporing bij Watergraafsmeer.

2010 heeft de sector het project Veilig Rangeren opgestart, gericht op het verder versterken van het veiligheidsbewustzijn van machinisten bij rangeren.

De directe oorzaak van de ontsporing van een goederentrein te Sloe is gelegen in een defect aan het materieel. ProRail en de goederenvervoerders hebben een veiligheidsagenda opgesteld om de veiligheid van het spoorstelsel verder te verbeteren, waaronder het verder terugdringen van ontsporingen als gevolg van materieeldefecten. Het ontwikkelen en implementeren van detectiesystemen om afwijkingen van de regelmatige loop van het materieel op de sporen is een belangrijk onderdeel hiervan. Dit is in lijn met de aanbeveling van de Onderzoeksraad voor Veiligheid om te bewerkstelligen dat de beschikbare technische mogelijkheden op het gebied van mankement- en ontsporingdetectie worden gebruikt om het ontsporingrisico bij goederentreinen tot ALARP-niveau terug te dringen¹.

Ontsporingen van treinen werden in afgelopen jaren in de meeste gevallen veroorzaakt door een technisch defect aan de wielen of assen van een wagon; de ontsporing zelf wordt dan ook meestal voorafgegaan door het warmlopen van een as of een wieldefect. Door dergelijke symptomen in een vroeg stadium te detecteren en adequate maatregelen te treffen (de betreffende trein aan de kant zetten) kan de kans op ontsporingen dus verkleind worden. Daartoe worden door ProRail in het gehele Nederlandse spoorwagennet de volgende maatregelen getroffen:

1. In de nieuwe versie van het meet- en telsysteem «Quo Vadis»², bestaande uit 41 meetposten in het gehele spoorwagennet waardoor circa 85% van de op het net rijdende treinen worden waargenomen, is een functionaliteit opgenomen die oneffenheden aan de passerende wielen meet, en daarvan direct melding maakt bij de Verkeersleiding.
2. Aanvullend worden zogenaamde thermische meetpunten («hotbox-detectoren») geïnstalleerd op de relevante grensovergangen³ die warmgelopen assen constateren en daarvan direct melding maken bij de Verkeersleiding.

Deze systemen zullen bij ProRail in de loop van 2012 operationeel zijn, inclusief de procedures bij de Verkeersleiding om op basis van signalering door deze systemen snel een potentiële probleemtrein aan de kant te zetten. Daarnaast hebben de goederenvervoerders de wagencontroles geïntensiveerd.

Hiermee wordt een verkleining van de kans op ontsporing als gevolg van as- en wielgebreken bereikt, die ook ten goede komt aan de externe veiligheid.

Gepasseerde stoptonende seinen

Het aantal STS passages is het afgelopen jaar aanzienlijk gedaald van 214 in 2009 tot 169 in 2010; ook is sprake van een aanzienlijke risicoreductie. De doelstelling om tot een aantalsreductie van 50% ten opzichte van 2003 te komen (135 STS passages) is echter nog niet bereikt. Ook de beoogde risicoreductie van 75% ten opzichte van 2003 is nog niet bereikt.

Hierbij treft u ook als bijlage de uitgebreidere «STS-rapportage 2010» van IVW aan, inclusief de reactie van de spoorbranche.⁴ Deze rapportage is input voor de sector om met aanvullende maatregelen te komen.

Het voorkomen van STS-passages staat hoog op de veiligheidsagenda van de sector. De afgelopen jaren zijn belangrijke vorderingen geboekt bij de aanpak ervan. Het aantal STS-passages blijkt structureel te dalen. Tal

¹ Onderzoeksraad voor de Veiligheid (maart 2010), «ontsporing goederentrein Amsterdam muiderpoort 22 november 2008».

² Ook wel «Gotcha» genoemd.

³ Grensovergangen Oldenzaal, Zevenaar, Venlo, Maastricht en Roosendaal.

⁴ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

van verbetermaatregelen worden doorgevoerd die deze daling moeten continueren. Zo heeft ProRail dit jaar circa 350 extra seinen geselecteerd die in het kader van «Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen» in 2011/2012 met ATB-Vv worden uitgerust.

Vorig jaar heeft mijn ambtsvoorganger uw Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van een onafhankelijk onderzoek naar de aanpak van het terugdringen van STS-passages en de vervolgaanpak¹. Over de voortgang van de vervolgaanpak heb ik uw Kamer begin dit jaar geïnformeerd². In de tweede helft van 2011 informeer ik uw Kamer over mijn besluit of er, in aanvulling op de huidige ATB-Vv implementatie, nog meer seinen zullen worden uitgerust met ATB-Vv.

Gebroken spoorstaven en knikken in het spoor

Een striktere toepassing van de Europese definitie van spoorstaafbreuken heeft geresulteerd in een toename van het aantal geregistreerde breuken. Het aantal knikken in het spoor (spoorspattingen) schommelt vanaf 2007 rond 10. De breuken en knikken hebben in 2010 niet tot ontsparingen geleid³.

In de regel worden door metingen en detectie gebroken spoorstaven en knikken in het spoor tijdig opgemerkt. ProRail geeft aan de veiligheid van het spoor te garanderen door regelmatig metingen en visuele inspecties uit te voeren. Ook de Inspectie heeft afgelopen jaar verschillende controles uitgevoerd. De conclusie is dat het door ProRail gehanteerde inspectiesysteem in de regel adequaat is en voldoende geïmplementeerd. Daar waar zich breuken en knikken voordoen bekijkt de Inspectie het handelen van ProRail en aannemer en spreekt hen in voorkomende gevallen aan.

Sociale veiligheid van reizigers

In de onderhavige trendanalyse wordt geconstateerd dat het klantoordeel voor sociale veiligheid in 2010 78% bedroeg en in 2009 79%. In het vervoerplan 2010 heb ik met NS voor het klantoordeel veiligheid een grenswaarde afgesproken van 77%. Het klantoordeel sociale veiligheid ligt daarmee boven de met NS afgesproken waarde voor het jaar 2010. In de jaren daarvoor was al een stijgende lijn te zien op het gebied van sociale veiligheid (2003: 66%, 2008: 77%). Via de halfjaarlijkse verantwoording over het vervoerplan houd ik nadrukkelijk de vinger aan de pols.

Thema «veilig werken»

Personeelsveiligheid

Verschillende indicatoren voor personeelsveiligheid ontwikkelen zich positief. In 2010 hebben zich geen ongevallen met spoorpersoneel voorgedaan waarbij een dodelijk slachtoffer te betreuren viel.

Opleiding en vakbekwaamheid

In deze categorie zijn twee indicatoren opgenomen: het nalevingspercentage inzake de administratieve zorgplicht en het nalevingspercentage wegbekendheid machinisten. De waarde van beide indicatoren is verbeterd. Het nalevingspercentage van de wegbekendheid van machinisten is gestegen van 85% (2005) naar 97% (2010). Het nalevingspercentage inzake de administratieve zorgplicht is gestegen van 95% (2009) naar 97% (2010).

¹ Kamerstuk 29 893, nr. 103.

² Kamerstuk 29 893, nr. 118.

³ Uitzondering hierop is het incident op 18 september 2010 in Uithuizen, waarbij als gevolg van lange tijd onopgemerkt gebleven corrosie van een spoorstaaf in een overweg, door onder andere inwerking van pekels, deze onder een trein is bezweken. Daardoor is de trein deels ontspoord en daarna door de overwegconstructie weer herspoord. De Inspectie brengt hier binnenkort een rapport over uit.

Thema «veilig leven»

Overwegveiligheid

Het totale aantal aanrijdingen op overwegen is de afgelopen 10 jaar meer dan gehalveerd. De doelstelling van permanente verbetering wordt gehaald. In 2010 kwamen desalniettemin 8 weggebruikers om het leven en raakte 1 weggebruiker zwaargewond.

De sterke verbetering van de overwegveiligheid is voor een belangrijk deel te danken aan de uitvoering van het meerjarige Programma Verbetering Veiligheid Overwegen (PVVO 2005–2010). Verbetering van de overwegveiligheid blijft mijn aandacht houden. Zo worden verbeteringen uitgevoerd middels afronding van de lopende PVVO projecten en wordt het restantbudget aangewend voor een vervolg op het PVVO. Over de aanwending van het restantbudget van het PVVO heb ik uw Kamer op 22 november 2010 geïnformeerd¹. Ook worden overwegwijzigingen doorgevoerd binnen specifieke projecten zoals het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en projecten die zijn of worden gestart in het kader van twee tranches Spoorse Doorsnijdingen.

Onbevoegden op het spoor

In 2010 is geen enkele onbevoegde om het leven gekomen² maar raakten drie onbevoegden wel ernstig gewond. ProRail treft verschillende maatregelen om dit aantal nog verder omlaag te brengen. Hierdoor worden ook de risico's beperkt van koperdiefstal bij het treinspoor. Voor een nadere toelichting op deze aanpak verwijs ik u naar de antwoorden die ik, mede namens de minister van Veiligheid en Justitie, heb gegeven op Kamervragen van lid Recourt³ en leden Elissen en De Jong⁴.

Zelfdoding op het spoor

In 2010 was er ruim 200 keer sprake van zelfdoding op het spoor. Het aantal slachtoffers schommelt de afgelopen tien jaar tussen de 175 en 200. Er is daarmee sprake van een neutrale trend.

In de Derde Kadernota Railveiligheid is preventie van zelfdoding op het spoor als apart thema opgenomen. De meeste dodelijke slachtoffers in het railvervoer vallen door zelfdodingen op het spoor. Deze zelfdodingen hebben grote impact. Zelfdoding op het spoor veroorzaakt leed bij nabestaanden en direct betrokkenen (zoals machinisten en conducteurs). ProRail heeft in 2010 een programmaplan voor preventie van zelfdoding op het spoor opgesteld⁵ dat momenteel in uitvoering is. Als onderdeel van dit plan van aanpak organiseerde ProRail met wetenschappelijke en gezondheidsinstellingen een conferentie over zelfdoding op het spoor, waarin kennis werd gedeeld, aanpak werd afgestemd en leemtes in kennis werden geïdentificeerd.

Externe veiligheid

In 2010 hebben zich geen ongevallen voorgedaan bij het vervoer van gevaarlijke stoffen. Daarmee is de ambitie voor 2010 behaald.

2. Gladheid en detectieproblemen op het spoor

Gladheid

De Inspectie concludeert in haar onderzoek dat gladheid als gevolg van bladval een internationaal voorkomend probleem is en dat een eenduidige oplossing om dit te bestrijden niet voorhanden is. De afgelopen herfst heeft aangetoond dat het een hardnekkig probleem is, ondanks diverse acties door de spoorsector. Bepaalde typen treinen lijken hiervoor extra gevoelig te zijn. Zo gauw gladheidsproblemen op basis van de

¹ Kamerstuk 29 893, nr. 111.

² Onder onbevoegden wordt verstaan «iedereen die zich op spoorwetterreinen bevindt terwijl dat verboden is, met uitzondering van gebruikers van een spoorwegovergang».

³ Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, Aanhangsel 1620.

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, Aanhangsel 2232.

⁵ Bijlage bij Kamerstuk 29 893, nr. 108.

weerberichten verwacht worden krijgen de betrokken machinisten de instructie om het rijgedrag aan te passen, bijvoorbeeld door voorzichtig te vertrekken en af te remmen. Dit kan echter leiden tot vertragingen en verdere verstoringen van de treindienst.

Detectieproblemen

De oorzaak voor de detectieproblemen als gevolg van bladval lijkt te liggen in de combinatie van modern treinmaterieel¹, bijzondere weersomstandigheden en het in het spoor toegepaste type treindetectiesysteem. De Inspectie constateert dat elk land andere treindetectiesystemen toepast, waardoor het moeilijk is om een éénduidige conclusie te trekken. Wel is duidelijk dat er systemen zijn die dergelijke problemen niet of minder kennen.

Conclusie

Zoals hierboven beschreven zijn er op dit moment geen eenduidige oplossingen bekend voor de geconstateerde gladheids- en detectieproblemen. Wel zijn er verschillende maatregelen bekend die de kans op het optreden van deze problemen verkleinen en de mogelijke effecten ervan kunnen mitigeren, zoals²:

- Verwijderen van bladeren in en om het spoor.
- Snoeien van begroeiing langs het spoor.
- Mechanisch reinigen van het spoor.
- Regelmatige inzet van een trein die «Sandite» (een mengsel van gel met zand en metaaldeeltjes) op de spoorstaaf spuit om gladheid als gevolg van platgereden bladeren te voorkomen.
- Inzet van een slijptrein.
- Monitoren van de detectie van treinen.
- In geval van gladheid instrueren van de machinist om op een aangepaste manier te rijden en van de treindienstleider om rekening te houden met mogelijk doorglijden van treinen.

Vanzelfsprekend zullen deze maatregelen ook in de komende herfstperiode weer worden ingezet.

In aanvulling daarop zijn de resultaten van het onderzoek van de Inspectie voor mij aanleiding voor de volgende aanvullende maatregelen.

1. Op de Heuvellandlijn³ en de Merwede-Linge-lijn⁴, de twee spoorlijnen waarop het onderzoek van de Inspectie betrekking heeft, zal ProRail nog vóór de komende herfst op een aantal overwegen extra treindetectiesystemen toevoegen. Dat is in lijn met het advies van de Inspectie. Hiermee is het risico als gevolg van de problemen uit de afgelopen herfstperiode aanmerkelijk gereduceerd.
2. Ik heb eerder aan uw Kamer geschreven⁵ dat ProRail mij eind 2010 zou informeren over de vervolgaanpak van het project Mistral, het vervangingsprogramma van beveiligingssystemen. Inmiddels heeft ProRail mij daarover geïnformeerd. Vervanging van de treindetectiesystemen maakt onderdeel uit van Mistral. Ik heb ProRail dan ook gevraagd om bij deze vervanging niet alleen de nu op het Nederlandse spoorweginet toegepaste treindetectiesystemen te overwegen, maar ook die waarvan in het onderzoek van de Inspectie is gebleken dat die in het buitenland goed functioneren bij bladval en bij gebruik door modern treinmaterieel. Een andere oplossing zou kunnen zijn extra treindetectiesystemen toe te voegen op trajecten waar detectieproblemen optreden of worden verwacht.

Ten aanzien van de bestrijding van gladheidsproblemen ga ik er vooralsnog van uit dat de inmiddels door de spoorsector in gang gezette maatregelen, zoals die beschreven zijn in het onderzoeksrapport van de

¹ Modern treinmaterieel is vaak lichter dan ouder treinmaterieel, heeft meestal kleinere wielen, heeft zeer goede loopeigenschappen en is voorzien van schijfremmen in plaats van het oudere type blokkenremmen met gietijzeren remblokken.

² Zie ook mijn antwoorden op eerdere Kamervragen: Tweede Kamer, Vergaderjaar 2010–2011, Aangangsel der handelingen, nr. 746, nr. 670 en nr. 731.

³ Heerlen–Maastricht.

⁴ Dordrecht–Geldermalsen.

⁵ Tweede Kamer, Vergaderjaar 2010–2011, Aangangsel der handelingen, nr. 746.

Inspectie, voldoende effectief zijn. Ik zal in de komende herfstperiode nauwgezet letten op het al dan niet weer optreden van gladheids- en detectieproblemen en op basis daarvan de in gang gezette maatregelen nogmaals beoordelen en indien nodig aanvullen.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus