

Geachte Commissie,

Vanuit de Onderzoeksraad voor Veiligheid geven wij graag gevolg aan uw verzoek om onze visie te geven over de herziene ERTMS-uitrolstrategie.

Eerdere kanttekeningen nog actueel

De kanttekeningen die de Onderzoeksraad bij het eerste rondetafelgesprek in mei 2014 heeft gezet bij de oorspronkelijke ERTMS-uitrolstrategie, zijn onverminderd en wellicht zelfs extra van toepassing op de nu voorliggende herziene ERTMS-uitrolstrategie.

Flankerend beleid voor terugdringen STS-passages

De Raad wil er nogmaals nadrukkelijk op wijzen, dat de voorgenomen ERTMS-uitrolstrategie betekent dat het meer dan tien jaar zal duren voordat ERTMS op de drukste baanvakken wordt ingevoerd én dat een aanzienlijk deel van het hoofdspoorwegnet (althans de eerste decennia) niet van ERTMS wordt voorzien. Daar komt bij dat ERTMS geen absolute bescherming biedt tegen alle treinbotsingen; naast het feit dat het systeem zelf kan falen, kan de beschermende werking van ERTMS teniet worden gedaan door bijvoorbeeld een gebrek aan het remsysteem van de trein of gladheid van het spoor. De Onderzoeksraad blijft het daarom van groot belang vinden dat ook de overige mogelijkheden ter beheersing van het botsingsrisico optimaal worden benut.

Het is de Raad bekend dat de spoorbedrijven in dit verband momenteel meerdere maatregelen aan het uitwerken zijn. Naast de verdere uitrol van ATB – Verbeterde Versie, betreft dat onder andere systemen voor ondersteuning c.q. waarschuwing van planners, treindienstleiders en machinisten (zoals DONNA, ORBIT en Routelint) en het uitbannen van geel-geel-rood situaties. De Raad heeft bij het vorige rondetafelgesprek in 2014 reeds aangegeven dat het van groot belang is dat ook deze maatregelen voldoende prioriteit en budget krijgen.

Uit het onderzoek door ILT naar de treinbotsing die in maart 2015 in Tilburg plaatsvond, is echter gebleken dat zowel de verdere uitrol van het aanvullende ATB-systeem (ATB-vv) als de ontwikkeling/invoering van het systeem om machinisten te waarschuwen bij nadering van een rood sein (Orbit/RouteLint) traag verloopt. Ook bleek uit dat onderzoek dat het nog steeds voorkomt dat treinen structureel met seinbeeld geel (in plaats van groen) vertrekken. Dit terwijl uit eerdere onderzoeken bekend is dat die gang van zaken afbreuk doet aan de waarschuwende werking van het seinbeeld geel.

ERTMS op grote emplacementen

Verder vraagt de Raad nogmaals uw specifieke aandacht voor de uitrol van ERTMS op grote emplacementen. Ook uit de nu voorliggende stukken wordt niet duidelijk of, en zo ja op welke wijze, ERTMS ook op de grote emplacementen wordt ingevoerd. Het veiligheidseffect van de gehele

ERTMS-invoering zal daar echter in belangrijke mate van afhangen. Dit omdat het huidige beveiligingssysteem (ATB-EG) juist op deze emplacementen niet effectief functioneert. De staatssecretaris heeft weliswaar toegezegd dat alle relevante seinen voorzien worden van het aanvullende ATB - Verbeterde Versie, maar daarbij moet worden aangetekend dat ERTMS meer bescherming biedt dan ATB - Verbeterde Versie. Voorwaarde voor dat laatste is echter wel dat ERTMS zodanig op de emplacementen wordt geïnstalleerd dat het volledig functioneert. Als ERTMS op emplacementen slechts beperkt wordt aangebracht - net als destijds bij de invoering van het huidige ATB - blijft het zo dat juist op de locaties waar het botsingsrisico het grootst is, het beveiligingssysteem niet optimaal effectief is.

Beantwoording vragen tijdens rondetafelgesprek

Tijdens het rondetafelgesprek zal de Onderzoeksraad uw eventuele vragen graag beantwoorden. Vanwege zijn formele/wettelijke taak (het verrichten van onafhankelijk ongevalsonderzoek) zal de Raad zich niet inhoudelijk uitspreken over de voorgenomen beleidskeuzes of de financiering daarvan. Belangrijk argument daarvoor is, dat de Onderzoeksraad ook in de toekomst vanuit een onafhankelijke positie veiligheidslessen uit treinongevallen moet kunnen trekken. Ook als het daarbij gaat over de mate waarin of wijze waarop ERTMS is ingevoerd.