

Vergaderjaar 2010–2011

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 108

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 24 september 2010

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over de brief van 28 juni 2010 inzake de Derde Kadernota Railveiligheid (Kamerstuk 29 893, nr. 106).

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 23 september 2010. Vragen en antwoorden zijn hierna afgedrukt.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Ten Broeke

Adjunct-griffier van de commissie,
Israel

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkema, S.A.M. (PvdA), Gent, W. van (GL), Slob, A. (CU), Koopmans, G.P.J. (CDA), Aptroot, Ch.B. (VVD), Samsom, D.M. (PvdA), Jansen, P.F.C. (SP), Koppejan, A.J. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Broeke, J.H. ten (VVD), fng voorzitter, Ouwehand, E. (PvdD), Rouwe, S. de (CDA), Bashir, F. (SP), Mos, R. de (PVV), Tongeren, L. van (GL), Monasch, J.S. (PvdA), Sharpe, J.E.J.W. (PVV), Nieuwenhuizen, C. van (VVD), Dekken, T.R. van (PvdA), Dijkgraaf, E. (SGP), Lucas-Smeerdijk, A.W. (VVD), Verhoeven, K. (D66), Koolmees, W. (D66).
Plv. leden: Groot, V.A. (PvdA), Peters, M. (GL), Vacature (CU), Atsma, J.J. (CDA), Ladders, W.J.H. (VVD), Vermeij, R.A. (PvdA), Gerven, H.P.J. van (SP), Hijum, Y.J. van (CDA), Klaveren, J.J. van (PVV), Harbers, M.G.J. (VVD), Thieme, M.L. (PvdD), Uitslag, A.S. (CDA), Karabulut, S. (SP), Jong, L.W.E. de (PVV), Braakhuis, B.A.M. (GL), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Agema, M. (PVV), Neppérus, H. (VVD), Jacobi, L. (PvdA), Staij, C.G. van der (SGP), Snijder-Hazelhoff, J.F. (VVD), Veldhoven, S. van (D66), Ham, B. van der (D66).

1

Wat is de stand van zaken rond om de uitvoering van de motie Jansen en Neppérus over wettelijke normen voor trillingen langs het spoor (32 123-A-124)?

De motie vraagt om wettelijke normen in het kader van de milieuregelgeving. Het voortouw daarvoor ligt bij de minister van VROM. Zij bereidt een brief aan de Kamer voor waarin wordt voorgesteld hoe met deze motie om te gaan.

2

Wat is het effect van outputsturing op de spoorveiligheid? Kunt u hierbij de voor- en nadelen aangeven?

De individuele basis voor railveiligheid van de bij het spoor betrokken partijen ligt vast in de spoorwetgeving. In de Spoorwetwet en in de daaruit voortvloeiende regelgeving zijn de verantwoordelijkheden, de taken en de bevoegdheden op het gebied van de veiligheid belegd bij de verschillende «spoorpartijen» door middel van gebods- en verbodsbepalingen, attributie van taken en bevoegdheden en door het stellen van bijvoorbeeld functie- en opleidingseisen aan voor de veiligheid belangrijke beroepen (zoals dat van machinist).

Daarnaast is beleid voor de railveiligheid vastgelegd in de Derde Kadernota Railveiligheid. Hierin staan de veiligheidsniveaus die tenminste moeten worden gehaald. Deze voldoen aan de Europese eisen (de zogenaamde «common safety targets»). Ook zijn in de Derde Kadernota Railveiligheid activiteiten opgenomen. Deze actielijst is niet limitatief. Het treffen van operationele maatregelen is immers in eerste instantie de verantwoordelijkheid van de spoorsector zelf. Waar dat kan, wordt in de Derde Kadernota Railveiligheid voor de realisatie van doelstellingen verwezen naar het Vervoerplan van NS en het Beheerplan van ProRail en de afspraken die daarin jaarlijks worden gemaakt. Zo dient in het Vervoerplan van NS bijvoorbeeld een grenswaarde voor sociale veiligheid te worden vastgesteld. In de Derde Kadernota Railveiligheid is daarbij aangesloten.

De sturing op de railveiligheid is daarmee een combinatie van input- en outputsturing.

Ik realiseer me dat een directe één op één relatie tussen de staat van de railveiligheid en de inwerkingtreding van de spoorwetgeving niet te leggen is. Zoals in het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het eindrapport van de evaluatie van de spoorwetgeving is aangegeven (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 987, nr. 1), is op basis van verschillende analyses de conclusie van het kabinet dat de positieve ontwikkeling van de veiligheidswaarden in het spoorstelsel zich sinds de implementatie van de wetgeving heeft doorgezet en er geen verslechtering is opgetreden. Dit blijkt ook uit de recente rapportage, getiteld «Trendanalyse 2009; trends in de veiligheid van het spoorwegsysteem in Nederland». Deze rapportage heb ik uw Kamer op 28 juni 2010 doen toekomen (Tweede Kamer vergaderjaar 2009–2010, 29 893, nr. 104).

Voordeel van outputsturing is dat de verantwoordelijkheid voor de borging van de risico's wordt neergelegd bij de organisatie die deze risico's ook daadwerkelijk kan beheersen. Als nadeel kan gezien worden dat ik minder invloed heb op de operationele uitvoering van de beheersingsmaatregelen.

3

Kunt u aangeven waarom deze kadernota niet van toepassing is op de spoorveiligheid van decentraal spoor, metro's, sneltrams en trams? Welke veiligheidsregels gelden hiervoor? Zou uniformeren van de regels niet bevorderlijk zijn in het kader van de veiligheid, efficiency en overlap?

De Derde Kadernota Railveiligheid sluit aan bij de Spoorwegwet en is daarmee gericht op de hoofdspoorwegen. Het gaat daarbij om spoorwegen waarvan de infrastructuur in mijn opdracht wordt beheerd. De verantwoordelijkheid voor aanleg, beheer en onderhoud van tram- en metrowegen en alle technieken daar tussen, zoals lightrail, berust bij de decentrale overheden.

Tram en metro kennen andere karakteristieken dan het hoofdspoor (trein). De snelheid is veel lager, de voertuigen zijn lichter. Metro kent in beginsel geen overwegen, tram kent wel overwegen en mengt zich bovendien tussen het wegverkeer. Bij tram en metro gelden andere veiligheidseisen dan bij het hoofdspoor. Deze eisen zijn onder de vigerende wetgeving (Lokaalspoor- en Tramwegwet) vastgelegd in het Tramwegreglement en het Metroreglement. Op basis van deze wet houd ik toezicht op de interlokale tramwegen en metro's. De stadstramwegen vallen sinds 1920 onder decentraal toezicht.

Deze wetgeving blijft van toepassing totdat de Wet Lokaal Spoor van kracht wordt. Deze nieuwe Wet lokaal Spoor wordt gemaakt omdat de huidige wetgeving versnipperd en verouderd is en niet meer aansluit bij de huidige bestuurlijke verhoudingen en verantwoordelijkheden. De nieuwe wetgeving regelt de verantwoordelijkheden voor lokale spoorwegen passend bij decentralisatie en borgt de veiligheid door de toepassing van een adequaat veiligheidszorgsysteem en onafhankelijk toezicht.

4

Kunt u aangeven hoeveel baanwerkers, rangeerders en machinisten er in de afgelopen jaren actief waren op het Nederlandse spoor? En hoeveel verwacht u dat dit er zullen zijn in de komende jaren?

Het aantal machinisten dat actief is in Nederland bedraagt ongeveer 4000. Het grootste deel hiervan, ruim 3200, werkt in het reizigersvervoer. De goederenmachinisten die in dienst zijn bij de goederenvervoerders rijden voor een groot deel van de tijd in het buitenland. Verder zijn er machinisten die in dienst zijn van de spooraanneemers die materieel naar en van de werkplek rijden en voorts is een groep machinisten in dienst van personeelsleveranciers die in de reizigers- en goederendienst worden ingezet. Met de voorgenomen groei van het treinverkeer zal het aantal machinisten naar verwachting lineair meegroeien.

Het aantal rangeerders dat actief is in Nederland is moeilijk in te schatten. Bij NedTrain zijn ruim 500 medewerkers actief bij het rangeren van leeg reizigers materieel. Het rangeerwerk bij goederenmaterieel wordt grotendeels door de bovengenoemde machinisten in dienst van goederenvervoerders en personeelsleveranciers gedaan.

Het rangeerwerk in de reizigerdienst zal naar verwachting toenemen als het aantal treinen toe gaat nemen. Het rangeerwerk in de goederendienst is de afgelopen jaren sterk afgenomen. Vaker dan vroeger rijden goederentreinen nu in één keer van vertrek- naar eindpunt, zonder dat treinen tussentijds opnieuw samengesteld worden. De ontwikkeling van het rangeerwerk in de goederendienst zal sterk afhangen van de ontwikkelingen in de markt.

leder jaar zijn er zo'n 3400 baanwerkers aan het werk op het spoor.

5

Welke maatregelen gaat u nemen om vooral te bevorderen dat ervaren spoorwerkers behouden blijven?

Ik acht het behoud van kennis en ervaring van de spoorwerkers van groot belang. Het is echter aan de sectorpartijen zelf om dit te borgen. Ik beoordeel de sector op haar (veiligheids)prestaties. De sectorpartijen nemen o.a. de volgende initiatieven om kennis te behouden:

- ProRail zorgt voor een stabiel werkpakket voor de aannemers.
 - ProRail zorgt voor een aantrekkelijk werkklimaat voor treindienstleiders door de ontwikkeling van medewerkers te stimuleren en doorgroeimogelijkheden te bieden.
 - De verkeersleidingposten worden gemoderniseerd.
- ProRail is in 2009 uitgeroepen tot werkgever van het jaar en heeft dus een goede reputatie, die bijdraagt aan behoud van personeel, de uitstroom van treindienstleiders is uiterst gering.

6

Welke maatregelen gaat u nemen om te voorkomen dat gemeenten veelvuldig vlakbij het spoor bouwen en daarmee de gebruiksruimte reduceren?

In het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, waarover recent een bestuurlijk akkoord is bereikt (Kamerstuk 30 373, nr. 42), worden per spoorroute vaste (risico)gebruiksruimtes voor het vervoer en (bouw)gebruiksruimtes voor de bebouwde omgeving vastgelegd. Daarmee is in de toekomst zeker gesteld dat bebouwing langs het spoor niet kan leiden tot beperking van de gebruiksruimte voor het vervoer.

7

Hoe vaak heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat de afgelopen jaren zelfstandig onderzoek uitgevoerd op locaties waarover meldingen van onveilige situaties waren gedaan?

De Inspectie voert jaarlijks ongeveer 35 keer ter plaatse onderzoek uit naar aanleiding van een opgetreden ongeval of veiligheidsincident. De Inspectie wordt over deze incidenten geïnformeerd via de calamiteitenorganisatie van ProRail. Daarnaast voert de Inspectie ongeveer 40 inspecties uit naar aanleiding van meldingen van onveilige situaties. Deze meldingen komen van medewerkers van spoorbedrijven, reizigers of anderen.

8

In hoeverre heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat middelen om zelf op pad te gaan om meldingen over onveilige situaties uit te zoeken?

De Inspectie beschikt over een wachtdienstorganisatie, waarin ongeveer 15 inspecteurs met kennis van het spoorwegsysteem meedraaien, die 24 uur per dag inzetbaar zijn om onderzoek uit te voeren op de plek van het ongeval of incident. De wachtdienstorganisatie beschikt over 2 auto's, camera's en meetapparatuur. Incidenteel wordt ten behoeve van een onderzoek specifieke specialistische kennis ingehuurd.

9

Kunt u uw reactie op het rapport «Ontsporing goederentrein, Amsterdam Muiderpoort» van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) over het ongeval bij Muiderpoort en de daarin aan u gedane aanbevelingen (23 maart 2010) uiterlijk één week voor het Algemeen Overleg Spoor van 30 september 2010 naar de Kamer sturen?

Ja. Mijn reactie op de aanbevelingen uit het rapport Muiderpoort gericht aan de voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid heb ik bijgevoegd (bijlage 1).¹

10

Leiden de aanbevelingen uit het rapport van de OVV over het ongeval bij Muiderpoort tot aanpassingen van de Derde Kadernota Railveiligheid?

Bij het redigeren en vaststellen van de Derde Kadernota Railveiligheid is ingegaan op de aanbevelingen van de OVV over dit ongeval. Ik verwijs in het bijzonder naar het gestelde in hoofdstuk 4.4. Monitoring (pag. 35 en 36 van de Derde Kadernota Railveiligheid). In deze paragraaf is onder meer aangegeven dat mogelijkheden worden verkend om het Overleg «Veiligheid Spoorwegondernemingen» in te bedden in een meer formele organisatiestructuur. Dit is in lijn met recente aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid in het rapport «Ontsporing goederentrein, Amsterdam Muiderpoort».

11

Is de Derde Kadernota Railveiligheid ter advisering voorgelegd aan de OVV?

De Onderzoeksraad voor Veiligheid heeft een onafhankelijke positie en is geen adviesinstantie. Overigens is de Derde Kadernota Railveiligheid in concept ter kennisneming aan de Onderzoeksraad voor Veiligheid gezonden.

12

Kunt u een overzicht geven van de algemene (niet situatiespecifieke) aanbevelingen van de OVV ten aanzien van de spoorveiligheid van de afgelopen tien jaar en in hoeverre deze aanbevelingen opgevolgd zijn? Kunt u daarbij specifiek stilstaan bij de herhaalde aanbeveling (sinds begin jaren «90) dat invoering van een nieuw op computertechniek gebaseerd modern veiligheidssysteem nodig is gezien de groei van het treinverkeer?

Op 8 november 2007 heeft de vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat in het Algemeen Overleg gesproken over de reactie van mijn ministerie op de aanbevelingen uit de rapporten van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over de periode 1996–2006 welke ik aan de Kamer bij brief van 29 juni 2007 (30 800 XII, nr. 790) heb doen toekomen.

Bij brief van 8 januari 2008 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2007–2008, 29 893 en 31 200 XII, nr. 64) ben ik naar aanleiding van de rapportage «Spoorongelukken voorkomen- naleving adviezen spoorveiligheid» van de Socialistische Partij op het aspect naleving van de aanbevelingen van de Raad nader ingegaan. Mijn conclusie toen en ook nu is dat alle aanbevelingen van de Raad uiterst serieus worden genomen.

Ik neem aan dat u met een nieuw op computertechniek gebaseerd modern veiligheidssysteem doelt op ERTMS². In mijn brief aan uw Kamer van 9 juli 2010 over de stand van zaken MKBA ERTMS in relatie tot het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) bent u geïnformeerd over de voortgang bij de implementatie hiervan. Zie ook de antwoorden op vraag 17, 18, 19 en 22.

13

Zullen alle seinen van ATB-Vv worden voorzien? Zo nee, wat is daarvan de reden?

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

² ERTMS: European Railway Traffic Management System.

Neen. Tijdens het Algemeen overleg van 8 oktober 2009 ben ik hier uitvoerig op ingegaan¹. Op 28 juni 2010 heb ik uw Kamer geïnformeerd (Kamerstuk 29 893, nr. 103) dat ik in het kader van het «Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen» circa 350 extra seinen laat uitrusten met ATB-Vv. Oranjewoud/SAVE (hierna SAVE) adviseert om, in aanvulling op deze 350 extra ATB-Vv-seinen, de monitoring-gegevens en evaluatie over geheel 2010 af te wachten alvorens nog meer seinen met ATB-Vv uit te rusten.

14

Kunt u per vervoerder aangeven welk deel van het materieel inmiddels is voorzien van ATB-Vv, hoe de verwachte of afgesproken ontwikkeling van dat aantal is en wanneer alle treinen van ATB-Vv zijn voorzien?

Hier bijgevoegd ontvangt u het overzicht met de stand van zaken van de implementatie van ATB-Vv in het materieel per 30 augustus 2010, zoals ik dat van de Spoorbranche heb ontvangen (in het schema hieronder wordt met Ant.: aantallen en met Ger.: gereed bedoeld).

De Spoorbranche heeft mij geïnformeerd dat op 31 december 2010 96% van alle treinen en in 2012 alle treinen van ATB-Vv voorzien zullen zijn.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 29 893, nr. 94 het verslag van dat Overleg pag. 12 tot en met 15.

Spoorbranche

Materieeloverzicht
Standdatum: 30-08-2010

Vervoerder	Kasten				Treinen		
	Ant.	Ger.	%	Te gaan	Ant.	Ger.	%

Reizigersvervoer

Arriva	50	43	86%	7	50	43	86%
Connexion	5	1	20%	4	5	1	20%
NMBS	12	11	92%	1	12	11	92%
DB Regio NRW	26	26	100%	0	26	26	100%
NS Hispeed	100	12	12%	88	56	12	21%
NSR	1061	1058	100%	3	838	835	100%
Syntus	24	24	100%	0	24	24	100%
Veolia Transport	24	17	71%	7	24	17	71%
Totaal reizigersvervoer	1302	1192	92%	110	1035	969	94%

Goederenvervoerders

ACTS	22	17	77%	5	22	17	77%
CB Rail	3	3	100%	0	3	3	100%
DB Schenker	152	126	83%	26	152	126	83%
Dillen en Le Jeune	16	16	100%	0	16	16	100%
ERS	13	9	69%	4	13	9	69%
HGK	12	12	100%	0	12	12	100%
ITL	8	8	100%	0	8	8	100%
Laurens Pit	4	2	50%	2	4	2	50%
LOCON	1	1	100%	0	1	1	100%
NMBS - Cargo	69	28	41%	41	69	28	41%
Rail4Chem	13	13	100%	0	13	13	100%
RRF	6	6	100%	0	6	6	100%
RurtalBahn	7	4	57%	3	7	4	57%
SBB Pool	2	2	100%	0	2	2	100%
Shunter	2	2	100%	0	2	2	100%
SNCF	6	6	100%	0	6	6	100%
Veolia Cargo	9	5	56%	4	9	5	56%
Totaal Goederenvervoerders	345	260	75%	85	345	260	75%

Aannemers

Eurailscout	5	5	100%	0	5	5	100%
Spitzke	4	4	100%	0	4	4	100%
Strukton	8	8	100%	0	8	8	100%
Volker Stevin	5	5	100%	0	5	5	100%
Totaal Aannemers	22	22	100%	0	22	22	100%

Museumlijnen

Diverse	31	31	100%	0	31	31	100%
---------	----	----	------	---	----	----	------

Totaal te voorzien van ATB Vv

	1700	1505	89%	195	1433	1282	89%
--	------	------	-----	-----	------	------	-----

Diverse

Opleiding	2
Terzijde gesteld	48
Totaal Diversen	50

Doelstelling

01-07-10 95% = 1615

Totaal Generaal

	1750
--	------

Vervoerder

Laurens Pit	Aantal	0,1%	Non-actief. Komen indienst met ATB Vv
NMBS HLE 11	1	0,1%	Rijden (voorlopig) niet in NL
NMBS BR186	30	1,8%	Rijden (voorlopig) niet in NL
RurtalBahn	3	0,2%	Rijden (voorlopig) niet in NL
	36	Totaal 90,6%	

Exclusief PBA, PBKA en ICE 3

(NS HiSpeed)	88	5,2%
		95,8%

15

Was eind 2009 85 procent van alle treinen voorzien van ATB-Vv en zijn momenteel alle treinen voorzien van ATB-Vv? Zo nee, wat is uw verklaring voor deze vertraging aangezien oorspronkelijk de implementatie van ATB-Vv al in 2007 gereed zou zijn?

SAVE heeft gerapporteerd dat op 1 januari 2010 circa 75% van de treinen voorzien was van ATB-Vv (paragraaf 3.3, pagina 24).

Zoals in het antwoord op vraag 14 aangegeven zijn momenteel nog niet alle treinen voorzien van ATB-Vv.

Over de oorzaken van de verschillende vertragingen bij de implementatie van ATB-Vv heb ik uw Kamer eerder geïnformeerd door middel van de verschillende voortgangsrapportages van de spoorbranche. Zo heb ik uw Kamer op 27 april 2009 geïnformeerd over de vertraging als gevolg van meer tijd die nodig is voor de ontwikkeling en realisatie van de noodzakelijke veiligheidsdossiers (Kamerstuk 29 893, nr. 81).

Overigens concludeert SAVE over de realisatie en implementatie van ATB-Vv het volgende:
«Gezien de complexiteit van het te doorlopen proces is de realisatie van ATB-Vv en de invoering ervan een goede prestatie.»

16

Welk deel van het aantal treinen dat over met ATB-Vv beveiligd spoor rijdt, is inmiddels ook voorzien van ATB-Vv? Kunt u dit percentage uitsplitsen naar personen- en goederentreinen?

Zie het antwoord op vraag 14 en het aldaar bijgevoegde overzicht met de stand van zaken van de implementatie van ATB-Vv in het materieel per 30 augustus 2010.

17

Hoe ziet u de relatie tussen deze Kadernota en het Europees implementatieplan European Railway Traffic Management System (ERTMS)? Kan dit implementatieplan de spoorveiligheid niet in een stroomversnelling brengen?

De Derde Kadernota Railveiligheid beslaat de periode tot 2020. In 2015 zal een tussentijdse evaluatie worden uitgevoerd.

Ik neem aan dat u met het Europese ERTMS-implementatieplan doelt op beschikking 2009/561/EG van de Europese Commissie met betrekking tot de toepassing van de technische specificatie inzake interoperabiliteit voor het subsysteem besturing en seingeving van het conventionele trans-Europese spoorwegsysteem. Hierin wordt beschreven welke spoorlijnen in 2015 en in 2020 voorzien moeten zijn van ERTMS. Dit behelst dezelfde periode als de Derde Kadernota Railveiligheid. Dit Europese plan heeft in Nederland in het bijzonder betrekking op het traject van de Amsterdamse haven naar de Betuweroute en op de verbinding Rotterdam–Antwerpen. De implementatie van ERTMS op deze trajecten kan inderdaad een bijdrage leveren aan de vergroting van de spoorveiligheid. Ik ga er van uit dat ProRail de verplichte implementatie van ERTMS op deze twee trajecten slagvaardig ter hand neemt en ik zal de voortgang hiervan nauwgezet volgen.

Op 9 juli 2010 heb ik uw Kamer geïnformeerd dat de spoorsector mij in 2013 in aanvulling daarop een voorstel zal doen voor verdere implementatie van ERTMS op nader te bepalen Nederlandse corridors, rekening houdend met onder andere de vergroting van de spoorveiligheid door ERTMS (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, Aanhangsel 2851).

Ik zal zowel de inzichten over de voortgang van de ERTMS-implementatie op basis van het Europese plan als het in 2013 te ontvangen voorstel van

de spoorsector betrekken bij de tussentijdse evaluatie van de Derde Kadernota Railveiligheid in 2015.

18

Waarom wordt in de Derde Kadernota Railveiligheid slechts zeer kort gesproken over invoering van het ERTMS, terwijl uit het rapport Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) (32404–1) blijkt dat dit systeem niet alleen van belang is voor de spoorveiligheid, maar ook cruciaal is voor de invoering van PHS?

In de Derde Kadernota Railveiligheid wordt vooral aangegeven hoe geborgd wordt dat in de spoorsector railveiligheidsaspecten integraal en van meet af aan worden meegenomen in de afwegingen. In planstudies, jaarlijkse dienstregelingen, veiligheidsmanagementsystemen e.d. wordt het aspect spoorwegveiligheid verder uitgewerkt en worden maatregelen genomen om te voldoen aan het beleid zoals dat in de Derde Kadernota Railveiligheid staat verwoord.

In de integrale capaciteitsanalyse die ProRail heeft uitgevoerd voor PHS is ook aandacht besteed aan railveiligheid.

Om PHS mogelijk te maken zijn op veiligheidsgebied de volgende maatregelen nodig:

- Aanpak van de overwegveiligheid door de uitvoering van al bestaande programma's (Programma Verbetering Veiligheid Overwegen, eerste en tweede tranche spoorse doorsnijdingen);
- Maatregelen om te kunnen voldoen aan de spoorwegveiligheid bij hogere frequenties en andere routing van goederentreinen. In het budget van PHS is een reservering van maximaal € 100 mln. opgenomen die ook bedoeld is voor de problematiek van een specifiek aantal overwegen.

Ten aanzien van ERTMS heb ik in het antwoord op vraag 17 verwezen naar mijn brief aan uw Kamer van 9 juli 2010. Ik heb daarin aangegeven dat er nog onzekerheden rondom de kosten en baten, inclusief veiligheidsbaten, van ERTMS zijn. Vanwege deze substantiële onzekerheden heb ik in de Derde Kadernota Railveiligheid geen voorschot genomen op deze mogelijke baten, en daarom ERTMS slechts beperkte aandacht gegeven. Zoals in het antwoord op vraag 17 beschreven zal ik het in 2013 te ontvangen voorstel van de spoorsector betrekken bij de tussentijdse evaluatie van de Derde Kadernota Railveiligheid in 2015.

In mijn brief van 9 juli 2010 heb ik bovendien aangegeven dat ik het voorstel van de spoorsector zal gebruiken om te bezien in hoeverre het PHS-programma bijstelling verlangt.

19

Zijn de gevolgen van de verhoging van de frequentie van het treinverkeer en de intensivering van de benutting van het spoorwegennet door invoering van het ERTMS en PHS betrokken in de Derde Kadernota Railveiligheid?

Zoals in antwoord op vraag 18 is aangegeven geeft de Derde Kadernota Railveiligheid de beleidslijnen en doelen weer op het gebied van spoorwegveiligheid. In PHS planstudies is aangegeven wat nodig is om PHS mogelijk te maken. In de komende uitwerkingsfase van PHS worden ook de spoorveiligheidsmaatregelen concreet uitgewerkt. Dit heeft ook de permanente aandacht van de spoorsector in de jaarlijkse dienstregelingen en de aandacht daarin voor onder andere de dichtligtijden van overwegen.

In de komende jaren wordt er nog geen rekening gehouden met ERTMS- implementatie als voorwaarde voor intensivering van het treinverkeer. Zoals beschreven in het antwoord op vraag 18 zal dit in 2013 nader worden gezien.

20

Waarom wordt er in de Derde Kadernota Railveiligheid niet stilgestaan bij de mogelijke verbeteringen van de railveiligheid door invoering van ERTMS terwijl deze invoering wel voorzien is in de periode 2010–2020?

Zie de antwoorden op vragen 17, 18 en 19.

21

Wat is voor u het niveau van benutting dat maakt dat de systeemsprong naar ERTMS wenselijk zal zijn?

Zie het antwoord op vraag 18.

22

Vindt u het wenselijk om nu te investeren in verdere invoering van ATB-Vv? Is het niet verstandiger om nu voluit te investeren in ERTMS?

Ja. In het kader van Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen heb ik aan ProRail opgedragen circa 350 extra seinen uit te rusten met ATB-Vv. Omdat het grootste deel van de in Nederland toegelaten treinen inmiddels uitgerust is met ATB-Vv zullen de extra seinen die met ATB-Vv worden uitgerust meteen leiden tot een vergroting van de spoorveiligheid.

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 18 zijn er nog onzekerheden rondom de veiligheidsbaten van ERTMS. Bovendien is nog slechts een beperkt deel van de in Nederland toegelaten treinen uitgerust met ERTMS.

Voor het op korte termijn vergroten van de spoorveiligheid geef ik dan ook de voorkeur aan investeringen in ATB-Vv.

23

Heeft de spoorsector u inmiddels geïnformeerd over de mogelijkheden van invoering een bijzonder attentiesignaal in het 40 km/uur gebied en van de situatiespecifieke alertering? Zo nee, waarom niet wanneer zou de invoering van die opties gereed kunnen zijn?

Ja, de Spoorbranche heeft mij middels de Voortgangsrapportage Passage Stoptonend Sein (STS) stand van zaken 30-06-2010 geïnformeerd. Zoals hierin aangegeven onderzoekt de Spoorbranche de haalbaarheid van een situatiespecifiek alerterings-systeem.

24

Deelt u de mening dat herinvoering van de kwiteerfunctie een snelle methode is om de algemene alertheid te vergroten totdat meer moderne alternatieven zijn uitgewerkt?

Die mening deel ik niet. Zoals aangegeven in mijn brief aan uw Kamer van 28 juni 2010 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2020, 29 893, nr. 103) verwacht SAVE weinig effect van een eventuele herintroductie van de kwiteerfunctie. SAVE verwacht een grotere bijdrage van situatie-specifieke alertering dan van algemene alertering, zoals bijvoorbeeld de kwiteerfunctie. Ik heb dan ook aan de spoorsector gevraagd mij te informeren over de invoeringsmogelijkheden van dergelijke situatie-specifieke alertering. Ik verwijs u hierbij naar het antwoord op vraag 23.

25

In welke mate kan ERTMS voorzien in genoemde attentiesignalen en situatiespecifieke alertering? Deelt u de mening dat ERTMS veiliger is dan alleen ATB-Vv eventueel aangevuld met een hulp- of alerteringsstelsel?

Zoals in de antwoorden op vragen 23 en 24 aangegeven heb ik aan de spoorsector gevraagd mij te informeren over de invoeringsmogelijkheden van genoemde signalering en alertering. Zoals in het antwoord op vraag 17 aangegeven zal de spoorsector mij bovendien een voorstel doen voor verdere implementatie van ERTMS, rekening houdend met onder andere de vergroting van de spoorveiligheid door ERTMS. Ik ga er dan ook van uit dat de spoorsector mij zal informeren in welke mate ERTMS hierin kan voorzien en of ERTMS veiliger is dan ATB-Vv, eventueel aangevuld met een hulp- of alerteringsstelsel.

26

Kunt u reageren op de uitspraken die tijdens het rondetafelgesprek in de Tweede Kamer van 8 september 2010 over PHS zijn gedaan en waaruit blijkt dat nu al kan worden begonnen met de inbouw van de ERTMS hardware in de treinen en dat daarvoor niet gewacht hoeft te worden tot er nieuwe softwareversies beschikbaar zijn?

Inderdaad kunnen treinen nu al uitgerust worden met ERTMS, en hoeft daarvoor niet gewacht te worden tot er nieuwe software-versies beschikbaar zijn. Momenteel rijden al ERTMS-treinen over de Betuweroute en de HSL-Zuid. In aanvulling daarop heb ik uw Kamer op 9 juli 2010 geïnformeerd over het voorstel van de spoorsector om een aantal treinen uit te rusten met ERTMS voor inzet op het ERTMS-traject Amsterdam-Utrecht. Ik ondersteun dit voorstel. Inmiddels heeft ProRail mij geïnformeerd dat ik dit concrete voorstel naar verwachting in het najaar van 2010 zal ontvangen.

Overigens laat dit onverlet dat er Europa-breed slechts beperkt draagvlak is voor de huidige ERTMS-versie («2.3.0 d») en dat de meeste Europese landen pas grootschalig in ERTMS zullen investeren op basis van de nieuwe, nu nog in ontwikkeling zijnde, versie «baseline 3». Op 4 juli 2008 is hierover in een Memorandum of Understanding tussen onder andere de Europese Commissie en de leveranciers van ERTMS overeengekomen dat apparatuur met deze versie beschikbaar zal komen vanaf 2015. Treinen met de versie «2.3.0 d» kunnen op basis van de huidige inzichten niet zonder aanpassingen gebruikmaken van infrastructuur met versie «baseline 3». Daarom verdient het aanbeveling terughoudend te zijn met grootschalige investeringen in ERTMS-apparatuur met versie «2.3.0 d» in treinen.

27

Bent u bereid met NS afspraken te maken om de grootschalige inbouw van ERTMS hardware in het reizigersmaterieel nog in 2010 te starten, mede met het oog op de opening van de Hanzelijn?

Zie het antwoord op vraag 26. Ik zie het concrete voorstel van de spoorsector voor inbouw van ERTMS in reizigersmaterieel met belangstelling tegemoet. Bij de beoordeling van dit voorstel zal ik meewegen in hoeverre NS bij de start van de Hanzelijn zal beschikken over treinen met ERTMS.

28

Is één van de zestien maatregelen van de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer één OV-politie? Zo ja, wanneer zal deze gerealiseerd worden? Zo nee, waarom niet?

Er is geen maatregel van de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer die specifiek de totstandkoming van één OV-politie regelt. Wel zit in de Taskforce een maatregel om in het streekvervoer pilots uit te voeren met extra toezichthoudend personeel. De Stuurgroep van de Taskforce bereidt enkele concessieoverschrijdende pilots voor waarin wordt bekeken hoe de samenwerking tussen BOA's in het stad- en streekvervoer én NS kan worden geoptimaliseerd. Met mijn brief van 13 juni 2010 (Kamerstuk 28 642, nr. 51) heb ik u daarover reeds bericht. De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties zal u in oktober 2010 over de stand van zaken informeren in de voortgangsrapportage Veilige Publieke Taak.

29

Ziet u nog mogelijkheden om de sociale veiligheid voor reizigers te verbeteren door bijvoorbeeld de introductie van een alarmknop in treincoupés, het verplichten van een conducteur in elk treinstel en het vergroten van de spoorwegpolitie?

In het Vervoerplan worden jaarlijks afspraken gemaakt tussen Verkeer en Waterstaat en NS, waaronder afspraken over het niveau van sociale veiligheid. Het is aan NS de sociale veiligheid op een goede manier te organiseren. Gezien de praktische bezwaren die aan het gebruik van een alarmknop kleven heeft dat niet de voorkeur van NS. NS doet een experiment met andere opties bijvoorbeeld een centraal nummer te bereiken per telefoon of sms. Voor de sociale veiligheid in de trein worden diverse maatregelen genomen. Eén daarvan is het op bepaalde lijnen en tijdstippen, structureel of incidenteel, verhogen van de inzet van hoofdconducteurs. Ook zet de NS service en veiligheidsteams in (600 FTE).

Gelet op de goede waardering voor de sociale veiligheid door reizigers en de maatregelen die worden getroffen zie ik geen aanleiding om extra maatregelen te treffen.

De Spoorwegpolitie valt niet onder mijn bevoegdheid, maar onder die van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties.

30

Is het uitgangspunt «in een tunnel is doorrijden tot een perron of tot het einde van een tunnel het meest veilig» algemeen geldend, mede gezien de recente ervaringen met de Schiphol spoortunnel waarbij direct stoppen voor een veiliger situatie en minder schade had kunnen zorgen?

Het uitgangspunt om bij een calamiteit door te rijden tot een perron of tot het einde van een tunnel is in gevallen van een (trein)brand de meest veilige strategie.

Er zijn echter calamiteiten waarbij doorrijden niet de meest veilige oplossing is. In geval van ontspoorde wielen bijvoorbeeld verdient stoppen de voorkeur. Het gegeven dat doorrijden niet in alle gevallen gewenst is wordt overigens ook expliciet verwoord in de TSI SRT (Technical Specification for Interoperability Safety in Railway Tunnels).

31

Kunt u aangeven wanneer het NS-onderzoek naar uitzonderlijk lange wachttijden in de trein na een aanrijding op het spoor, vergelijkbaar met het voorval in Hengelo (zie <http://www.rtvoost.nl/nieuws/default.aspx?nid=114267>), is afgerond?

Het komt (gelukkig) zeer zelden voor dat reizigers langer dan 60 minuten moeten wachten in een gestrande trein. Mede naar aanleiding van het genoemde incident bereidt de NS maatregelen voor die er toe leiden dat reizigers in een gestrande trein binnen 60 minuten weer onderweg zijn. Daartoe is het proces gedetailleerd onderzocht en zijn maatregelen

genomen of in voorbereiding. Belangrijkste is dat NS voortaan bij een gestrande trein met een prognose van meer dan een uur via de Veiligheidscentrale een Service & Veiligheidsteam ter plaatse stuurt. Zo'n team verzorgt de opvang en zo nodig de evacuatie van reizigers. Evacuatie is in twee situaties niet mogelijk. Namelijk wanneer de bovenleiding op of bij de trein ligt en er geen zekerheid is ten aanzien van de aarding (waardoor dodelijke elektrocutie mogelijk is) en wanneer Prorail of de Overheidshulpdienst geen toestemming voor evacuatie geeft omdat evacueren te gevaarlijk is of een plaats delict verstoort. Daarnaast wordt onderzocht of de middelen van de Service & Veiligheidsteams moeten worden uitgebreid. Te denken valt aan een lichtgewicht multifunctionele evacuatiebrug/trap en extra noodverlichting.

Het specifieke voorval in Rijssen is door NS onderzocht, waarbij de belangrijkste conclusie is dat alles wat tegen kon zitten toen tegen zat. In de pers is ten onrechte gesuggereerd dat er geen bussen besteld zouden zijn. Dat is wel degelijk gebeurd, maar die bleken op dat moment niet onmiddellijk beschikbaar (dat is op zaterdag 23.00 uur altijd problematisch).

In het artikel van RTV Oost is overigens ook te lezen dat de reizigers steeds goed zijn geïnformeerd, iets te drinken hebben gekregen en naar het toilet konden. Enkele reizigers zijn met taxi's naar huis gebracht. Verder heeft NS mij laten weten dat het incident op een zeer ongelukkige plek plaats vond.

32

Kunt u aangeven welke maatregelen de NS onderzoekt om uitzonderlijke lange wachttijden in de trein te voorkomen?

Zie antwoord op vraag 31.

33

Hoe kunnen uitzonderlijke lange wachttijden in de trein na een aanrijding op het spoor in de toekomst voorkomen worden?

Zie antwoord op vraag 31.

34

Is het waar dat de NS juist in Twente is begonnen met een proef met het rijden met eigen bussen?

Het is inderdaad juist dat in Twente in samenwerking met Syntus een proef loopt met het inzetten van Syntus-bussen en NS-chauffeurs. Deze proef is van start gegaan op 1 juni 2009. Naar alle tevredenheid is er 13 maanden gebruik gemaakt van deze proef. Het aantal inzetten in deze periode is ongeveer 40 geweest. Sinds 1 juli 2010 ligt de proef stil omdat NS het vervoer van personen per bus verrichtte zonder in het bezit te zijn van een vergunning collectief personenvervoer.

35

Kunt u aangeven wat de maximale aanrijtijden van de NS-bussen zijn in het geval van aanrijdingen op het spoor?

De maximale aanrijtijden zijn 60 minuten in het dal en 75 minuten in de spits.

36

Welke maatregelen neemt u of zijn reeds genomen om onnodige integrale stillegging van het treinverkeer te voorkomen bij calamiteiten?

De vraag veronderstelt dat er soms sprake is van onnodige integrale stillegging. Het is mij niet duidelijk waaruit dit zou blijken.

37

Welke maatregelen worden genomen om de nazorg voor conducteurs en machinisten bij suïcide te verbeteren (uitzending van Knevel & Van Den Brink, d.d. 16 augustus 2010)?

NS beschikt over een opvang en nazorgbeleid dat wordt toegepast wanneer er traumatische gebeurtenissen hebben plaatsgevonden. Er is een 24-uurs wachtdienst, en daar op volgend heeft NS 24-uurs professionele (psychologische) back-up voor deze situaties. In de voorbije jaren heeft NS haar beleid, in nauw overleg met haar medezeggenschap, en gebruik makend van onder andere de adviezen van de Arbeidsinspectie, haar opvang en nazorgbeleid geïntensiveerd en geprofessionaliseerd. Al die jaren is er sprake van een protocol waar afspraken en maatregelen zijn opgenomen die NS dient te ondernemen indien een medewerker te maken heeft gehad met een potentieel traumatische gebeurtenis; in het afgelopen jaar is dit protocol geëvalueerd met de ondernemingsraad en op onderdelen aangepast en/of vernieuwd.

38

Is het waar dat de Kamer de voortgangsrapportages Stoptoned Sein (STS) uit de eerste helft 2009, de tweede helft van 2009 en de eerste helft van 2010 nog niet heeft ontvangen? Zo ja, wat is hiervan de reden? Kunt u deze rapportages uiterlijk 23 september 2010 aan de Kamer zenden in verband met het geplande algemeen overleg spoor op 30 september 2010?

Ja. De Voortgangsrapportage Passage Stoptonend Sein (STS) stand van zaken 30 juni 2009 heeft de Spoorbranche bij brief van 26 oktober 2009 aan het ministerie gezonden. Alle aandacht was op dat moment gericht op het aan de Kamer toegezegde onderzoek naar de aanpak van het terugdringen van STS-passages waarbij ook de voortgangsrapportages STS aan de orde werden gesteld. Ten behoeve van een eventuele herprioritering in het programma om risicovolle seinen te voorzien van ATB-Vv heb ik toegezegd een deskundig en onafhankelijk onderzoek te laten doen naar de aanpak van de STS-problematiek en een beoordeling te laten doen van de nu gehanteerde criteria en eventuele – op korte termijn te realiseren – mogelijkheden om de veiligheid op het spoor te verbeteren. De Spoorbranche heeft aangegeven met belangstelling de uitkomsten van het onderzoek af te wachten en heeft tevens toegezegd alle mede werking te zullen verlenen aan het onderzoek. Tevens heeft de Spoorbranche aangegeven te blijven zoeken naar nieuwe alternatieve maatregelen teneinde de STS-passages terug te dringen. Bij brief van 28 juni 2010 is het onafhankelijk onderzoek naar de aanpak van de STS-problematiek door SAVE aan uw Kamer aangeboden (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 29 893, nr. 103).

Bij brief van 15 juli 2010 heeft de Spoorbranche de voortgangsrapportage «Passages Stoptonend Sein stand van zaken per 30 juni 2010» verstuurd. De Spoorbranche toont zich positief over de daling van het aantal STS-passages. In 2009 is het aantal gedaald naar 214 STS-passages. Het eerste halfjaar van 2010 laat wederom een dalende lijn zien. Het is goed om te constateren dat de Spoorbranche zich eendrachtig blijft inspannen om de overeengekomen doelstellingen te realiseren.

Genoemde voortgangsrapportages met begeleidende brieven zijn bijgevoegd (bijlage 2.).¹

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

39

Wanneer zijn de maatregelen om het aantal STS-passages te verminderen afgerond?

Zoals aangegeven in de voortgangsrapportage blijft de Spoorbranche zich inspannen om (andere) maatregelen te ontwikkelen die bijdragen aan de STS reductie.

40

Ziet u een relatie tussen het benutten van het spoor en de toename van het aantal STS-passages? Hoe schat u de veiligheidseffecten in bij een nog hogere benutting van het spoor?

In het algemeen leidt een stijging van het aantal treinkilometers ook tot een stijging in het aantal STS passages. Gezien de complexiteit van deze materie is de exacte relatie niet precies bekend. Bovendien zijn een substantieel aantal andere factoren ook van invloed op het aantal STS-passages. Ook bij een hogere benutting van het spoor houd ik vast aan de huidige STS-doelstellingen:

- een reductie van het aantal STS-passages ten opzichte van 2003 met 50%;
- een reductie van het risico van STS-passages ten opzichte van 2003 met 75%.

41

Waarom vermeldt u in het overzicht van STS-passages niet de technische STS-passages? Deelt u de mening dat inclusief deze passages er geen sprake is van een daling van STS-passages maar juist van een stijging sinds 2000?

Technische STS-passages geven geen direct veiligheidsrisico en zijn daarom een aparte categorie. Desondanks zijn ze ongewenst. De stijging van het aantal technische STS-passages wordt verklaard door de verbeterde registratie ervan.

42

Wat is uw conclusie op basis van het rapport van bureau Save (blz. 7) dat het aantal niet-technische STS-passages in 2009 hoger is dan het totaal aantal STS-passages in 1996?

SAVE concludeert dat Nederland een concreet STS-beleid heeft met kwantitatieve doelstellingen. Aangezien de daadwerkelijke implementatie van ATB-Vv pas in de loop van 2009 heeft plaatsgevonden heeft het effect van dit systeem nog slechts in zeer beperkte mate doorgewerkt in het aantal niet-technische STS-passages in 2009.

Door de stijging van het aantal treinkilometers en door verbeterde registratie is het aantal geregistreerde STS-passages hoger in 2009 dan in 1996.

43

Deelt u de mening dat op dit punt de doelen van de Eerste en Tweede Kadernota Railveiligheid (namelijk minimaal een stand-still) niet zijn gehaald?

De doelstellingen uit de Tweede Kadernota Railveiligheid met betrekking tot STS-passages zijn nog niet gehaald en blijven daarom voorlopig gehandhaafd: 50% reductie van het aantal STS passages en 75% risicoreductie ten opzichte van 2003. Zodra deze doelstellingen zijn bereikt, wordt overgegaan naar een streven naar permanente verbetering. Dit is ook zo beschreven in de Derde Kadernota Railveiligheid (p. 43).

44

Hoeveel chloor werd er in het recente verleden per spoor vervoerd en hoeveel is dat momenteel?

44

In de jaren 2007, 2008, 2009 werden elk jaar circa 50 ketelwagens chloor vervoerd per spoor, de meeste tussen Oldenzaal grens en Rotterdam. In het jaar 2003 werden nog circa 1400 ketelwagens chloor vervoerd. De afname is het gevolg van het chloorconvenant dat het Rijk met AkzoNobel heeft gesloten. In het convenant is overeengekomen dat AkzoNobel het structurele chloorvervoer beëindigt; tevens dat jaarlijks nog maximaal 10 000 ton (200 ketelwagens) mag worden vervoerd tijdens onderhoudperiodes van de installaties. In de recente jaren bleef het bedrijf ruim binnen die marge. Momenteel zijn er – behalve AkzoNobel – in Nederland geen andere verladingsinstallaties van chloor per spoor.

45

Wordt er naar gestreefd om helemaal geen chloor meer over Nederlands spoor te vervoeren? Zo ja, wanneer wordt die situatie bereikt? Zo nee, wat zijn de belemmeringen?

Het Rijk streeft ernaar dat geen nieuwe chloortransporten over het Nederlandse spoor tot stand komen. De daartoe benodigde wettelijke regeling zal worden opgenomen in de wetgeving die momenteel wordt voorbereid voor het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen.

46

Worden de seinen versneld aangepast in het geval van spoortrajecten die deel uitmaken van het Basisnet spoor?

Zie het antwoord op vraag 13. In het kader van het «Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen» heb ik ProRail opgedragen circa 350 extra seinen uit te rusten met ATB-Vv. Op basis van de evaluatie over geheel 2010 zal ik besluiten of ik daar bovenop nog meer seinen uitrust met ATB-Vv en, zo ja, hoeveel.

47

Waarom ziet u geen aanleiding om in regelgeving meer systeemverantwoordelijkheid vast te leggen terwijl in de evaluatie van de Tweede Kadernota Railveiligheid juist staat dat spoorpartijen het begrip «systeemverantwoordelijkheid» niet eenduidig hanteren?

De Wet-en regelgeving is helder. Ik verwijs hiervoor naar het kabinetsstandpunt naar aanleiding van de Evaluatie van de Spoorwetgeving (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 987, nr. 1).

In het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het eindrapport van de evaluatie van de spoorwetgeving is de term «systeemverantwoordelijkheid» verduidelijkt en aangegeven dat er onderscheid is te maken tussen de verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat voor de inrichting van het (bestuurlijk-juridische) systeem en de verantwoordelijkheden van de spoorsector voor de operationele aspecten van (hun deel van) het spoorstelsel. Daarbij is aangegeven dat door intensieve samenwerking de onduidelijkheden weg te nemen zijn die zich afspelen op het raakvlak van de infrastructuur en het vervoer en bij de regiefunctie over grote projecten.

48

Welke concrete acties zijn of worden ondernomen om onduidelijkheden op de grensvlakken van verantwoordelijkheden voldoende weg te nemen?

Om alle organisaties verantwoordelijk te maken voor de bijdrage die ze door hun activiteiten kunnen leveren aan doelbereik, is bij «resultaten» in de Derde Kadernota Railveiligheid telkens vermeld welke organisaties een rol hebben bij de uitvoering van de in de nota genoemde activiteiten. Bij een groot aantal maatregelen waarbij meerdere partijen verantwoordelijk zijn voor doelbereik is aangegeven wie de «trekker» is en van wie aldus een regierol wordt verwacht bij het uitvoeren van de maatregelen. Op andere onderdelen is vastgesteld dat een of een aantal partijen samen met een implementatieplan komt, zoals bijvoorbeeld is gebeurd bij suïcidepreventie en overwegen (zie bijlagen bij Kamerbrief 29 893, nr. 106).

Verder is in de Derde Kadernota Railveiligheid aangegeven dat mogelijkheden worden verkend om het Overleg Veiligheid Spoorwegondernemingen in te bedden in een meer formele organisatiestructuur (Derde Kadernota Railveiligheid, p. 36). Dit is in lijn met recente aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid in het rapport «Ontsporing goederentrein, Amsterdam Muiderpoort». Zie ook mijn antwoord op vraag 9.

Ook is vanuit het Overleg Veiligheid Spoorwegondernemingen (OVS) een jaar geleden het initiatief genomen de samenwerking binnen de spoorbranche te versterken respectievelijk te verbeteren (het zgn. project «OVS zet de Puntjes op de i»).

49

Welke taak hebben de gemeenten bij het meten van de veiligheid van het spoor?

Geen.

50

Is het onderzoek van Deltares naar spoorverzakkingen (bron: http://www.trouw.nl/nieuws/nederland/article2750097.ece/Onderzoek_moet_spoorverzakkingen_tegengaan.html) inmiddels afgerond? Zo ja, wat zijn de conclusies en aanbevelingen van dit onderzoek?

Ja. Het onderzoek heeft een nog beter inzicht opgeleverd op de (blijvende) effecten van de belasting door het treinverkeer op de dieper gelegen grondlagen onder het ballastbed. Hierdoor is de impact van (intensiever) treinverkeer op de infrastructuur beter te voorspellen. De uitkomsten van de metingen hebben ook geleid tot adviezen, gebaseerd op de verschillende typen ondergrond, voor betere en robuustere oplossingen voor de overgangsconstructies tussen aardebaan en vastpunt (een gefixeerd punt verbonden met de ondergrond). Deze constructies worden toegepast bij nieuwe ontwerpen en bij de reguliere vernieuwingen van de spoorinfra.

51

Welke concrete actiepunten zijn er geformuleerd om het probleem te adresseren dat er geen sprake is van een structurele verbetering van de «informatievoorziening aan reizigers in noodsituaties», hetgeen als ambitie was opgenomen in de Tweede Kadernota Railveiligheid?

De afgelopen jaren is de informatievoorziening voor reizigers in noodsituaties verbeterd. Enerzijds spelen deze verbeteringen zich af binnen het domein van de vervoerders. Anderzijds; de informatie voor reizigers die zich binnen het domein van ProRail (op stations) in een noodsituatie bevinden vindt plaats via signalering van nooduitgangen, bewegwijzering

en omroepberichten. Sinds 2008 bestaan omroepprocedures voor de volgende noodsituaties als Brand-/Bommelding op station, Alertering bij terrorisme dreiging, Procedure verdacht voorwerp/verdacht gedrag in een trein, Procedure «Stilleggen treindienst».

ProRail en NS ontwikkelen samen een nieuw reisinformatiesysteem welk het mogelijk maakt om op alle borden op het station ontruimingsteksten te kunnen plaatsen. Momenteel wordt dit getest op een aantal stations in de regio Amersfoort.

Het streven van NS is er op gericht de informatie voorziening aan reizigers in noodsituaties nog verder te verbeteren. NS doet dat bijvoorbeeld door:

- NS Reisinformatanten op de verkeersleidingposten, waardoor personeel buiten sneller en vaker geïnformeerd worden over de situatie. Die geven dat dan weer door aan de reizigers
- Pilot vanuit Klantbegeleiding om tijdens versperringen met name de omreizende klanten beter te begeleiden en te informeren.

52

Kunt u de tabel met niet-actief beveiligde overwegen op pagina 104 in de Evaluatie Tweede Kadernota Railveiligheid specificeren door binnen deze tabel onderscheid te maken tussen openbare en niet-openbare overwegen?

Het betreft momenteel 370 particuliere overwegen, 180 openbare overwegen en ca. 85 van oorsprong particuliere overwegen die in de loop der jaren een min of meer openbaar karakter hebben gekregen

53

Hoeveel van de circa 2700 overwegen liggen in de directe nabijheid van stations en kennen daarmee een verhoogd risico? Voor hoeveel van deze overwegen wordt gewerkt aan een oplossing binnen één van de reeds lopende programma's?

De invloed van de aanwezigheid van een station op het overwegrisico neemt af naarmate de afstand groter wordt. ProRail hanteert hiervoor een afstand van 50 meter. In dat geval is er een duidelijke «visuele» relatie; mogelijk risicogedrag kan worden beïnvloed door wat overweggebruikers op de nabije halte zien gebeuren. Er zijn 260 overwegen gelegen op of binnen 50 meter van een station. Lopend is het programma van het aanbrengen van zogenoemde hangwerken onder de bomen bij overpaden op stations.

In voorbereiding heeft ProRail een programma voor het structureel meten van dichtligtijden. Overwegen nabij stations kennen vaak een langere dichtligtijd dan overwegen op de «vrije baan». In geval van lange dichtligtijden kan een nader onderzoek uitwijzen of er mogelijkheden zijn de dichtligtijden te verkorten. Overwegen nabij stations die als «knelpunt» worden aangemerkt worden in dat kader beschouwd (zie ook antwoord op vraag 54).

Tenslotte wil ProRail in samenwerking met onderwijsinstututen toegepast wetenschappelijk onderzoek uitvoeren naar achterliggende factoren van risicogedrag van overweggebruikers. Risicogedrag lijkt vaker voor te komen bij overwegen nabij stations dan bij overige overwegen.

54

Hoeveel overwegen zijn op dit moment bestempeld als «knelpunt» overweg? Kan de Kamer uiterlijk een week voor de behandeling van de begroting een overzicht krijgen van de voorziene maatregelen voor deze knelpunten inclusief (indicatieve) financiering zodat inzichtelijk is of het nog resterende budget voor het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen voldoende is voor het oplossen van alle knelpunten?

Momenteel wordt door ProRail, op basis van een aantal criteria, knelpunt-overwegen in kaart gebracht, inclusief voorziene maatregelen en (indicatieve) financiering. De veiligheidseisen uit de Derde kadernota Railveiligheid vormen hierbij het uitgangspunt.

In de Derde Kadernota Railveiligheid is aangegeven dat de overwegveiligheid de afgelopen tien jaar sterk is verbeterd. Deze sterke verbetering is voor een belangrijk deel te danken aan de uitvoering van het meerjarige overwegveiligheidsprogramma PVVO 2005–2010 (programma verbetering veiligheid overwegen). Volgens ProRail zijn hiermee de meest kosteneffectieve maatregelen uitgevoerd. Gelet op de bereikte resultaten zie ik geen aanleiding om een nieuw PVVO te starten.

De aandacht voor overwegen eindigt daarmee uiteraard niet. In mijn brief bij de Derde Kadernota Railveiligheid heb ik aangegeven dat verbeteringen worden uitgevoerd middels afronding van de lopende PVVO projecten en de benutting van het restantbudget PVVO. Ook worden overwegwijzigingen doorgevoerd binnen specifieke projecten zoals PHS en Spoorse Doorsnijdingen.

Tegen deze achtergrond heeft ProRail op mijn verzoek een actieplan opgesteld, gericht op het waar mogelijk en haalbaar verder verbeteren van de overwegveiligheid, binnen de begrote middelen. Dit actieplan is als bijlage bij de Derde Kadernota Railveiligheid aan uw Kamer toegestuurd (bijlage bij Kamerstuk 29 893, nr. 106). Ik heb ProRail gevraagd op basis hiervan een nader uitgewerkt voorstel te doen voor een kosteneffectieve invulling van het resterende PVVO budget. Zodra dit voorstel gereed is zal ik u daarover informeren, indien haalbaar voor de begrotingsbehandeling.

55

Welke investering is indicatief nodig voor het realiseren van een hoger beveiligingsniveau op alle ongeveer tweehonderd overwegen in haven- en industriegebieden?

Indien alle genoemde 200 spoorwegovergangen met een AHOB beveiligd zouden moeten worden, quod non, dan zal hier een investering voor nodig zijn van ongeveer 100 miljoen euro (indicatief en mede afhankelijk van de lokale situatie). Dit is geen kosteneffectieve maatregel. Voor deze spoorwegovergangen is een maatwerkoplossing vereist.

56

Hebt u een basisveiligheidsniveau gedefinieerd waaraan elk spoortraject tenminste zou moeten voldoen of wordt hiervoor alleen naar het behoud van het aldaar bestaande veiligheidsniveau gekeken?

Het basisveiligheidsniveau ligt vast in spoorwetgeving. Zo bestaat de verplichting van de aanwezigheid van voorgeschreven technische systemen en het hanteren van veilige procedures. Deze systemen en procedures voldoen aan de nationale en internationale voorschriften. De procedures zijn geoperationaliseerd in veiligheidszorgsystemen die voor spoorwegondernemingen en beheerder verplicht zijn.

De systemen en procedures garanderen echter geen 100% veiligheid. Door menselijk of technisch falen kunnen onveilige situaties ontstaan en ongevallen gebeuren. Daarom formuleert de Derde Kadernota Railveiligheid doelstellingen voor (de verbetering van) het veiligheidsniveau. Zowel in de vorm van, deels Europees voorgeschreven, veiligheidsdoelstellingen, als in de vorm van concrete maatregelen en doelstellingen voor deelgebieden van de spoorwegveiligheid, zoals overwegveiligheid of

de veiligheid van het goederenvervoer. Voor vrijwel alle veiligheidsdoelstellingen streeft de Derde Kadernota Railveiligheid permanente verbetering na.

57

Kunt u aangeven hoe het veiligheidsniveau wordt bepaald waaraan een nieuw te bouwen of een te verbouwen spoortraject tenminste moet voldoen? Zijn hiervoor algemeen geldende principes te formuleren?

Het veiligheidsniveau ligt vast in, veelal op Europese leest geschoeide, wetgeving. Voor nieuw te bouwen of te verbouwen spoortrajecten gelden dezelfde eisen aan het te bereiken veiligheidsniveau als het bestaande en niet te wijzigen spoor. Daarnaast geldt het beleid zoals vastgelegd in de Derde Kadernota Railveiligheid.