

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1741

Vragen van het lid **Haverkamp** (CDA) aan de minister voor Infrastructuur en Milieu over *spoorwegincidenten in de gemeente De Bilt* (ingezonden 11 februari 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 9 maart 2011).

#### Vraag 1

Bent u bekend met het feit dat er een bijna-ongeluk op de spoorwegovergang aan de Leijenseweg in Bilthoven heeft plaatsgevonden op 2 februari jongstleden?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Is bij u bekend dat eerder genoemde gebeurtenis veel onrust heeft veroorzaakt onder de omwonenden en in de lokale politiek?

#### Antwoord 2

Ja, dat is mij bekend.

#### Vraag 3

Hoe is het mogelijk dat in een weekend een veiligheidssysteem kan worden aangelegd dat al twee jaar beschikbaar is? Waarom is dit systeem niet eerder aangelegd? Bent u voornemens om in overleg te treden met ProRail om dit systeem ook bij andere overwegen te laten installeren?

#### Antwoord 3

Het betreffende incident werd veroorzaakt door een zogenaamde stoptonend sein passage (STS-passage). Uw Kamer is verschillende malen geïnformeerd over de aanpak van deze STS-passages. De laatste maal was op 14 januari 2011<sup>2</sup>. Eén van de belangrijkste maatregelen bij het terugdringen van STS-passages is de implementatie van ATB-Vv<sup>3</sup>. Op 28 juni 2010<sup>4</sup> heeft mijn

<sup>1</sup> <http://mediaplayer.rtvutrecht.nl/stream/e0ae9e1f.wmv>.

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 118.

<sup>3</sup> ATB Verbeterde versie.

<sup>4</sup> Kamerstuk 29 893, nr. 103.

ambstvoorganger uw Kamer geïnformeerd over de landelijke risico-inventarisatie, op basis waarvan een selectie en prioritering is gemaakt voor seinen die in aanmerking komen voor ATB-Vv. Elk sein heeft daarbij op basis van een aantal criteria risicopunten toegekend gekregen. Het onderhavige sein kwam op basis van de risicoscore niet in aanmerking voor ATB-Vv. ProRail heeft na het incident op 2 februari jl. besloten alsnog ATB-Vv aan te leggen.

ProRail voert momenteel nog een onderzoek uit naar dit incident. De Inspectie Verkeer en Waterstaat ziet hierop toe. Afhankelijk van de uitkomsten van dit onderzoek worden eventueel vervolgacties bij andere overwegen uitgezet.

Vraag 4

Werken de daar aanwezige beveiligingscamera's inmiddels 24 uur per dag? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

De beveiligingscamera's bij deze spoorwegovergang werken 24 uur per dag. Deze camera's zijn echter aangelegd ten behoeve van de bestrijding van vandalisme en niet voor de spoorwegbeveiliging.

Vraag 5

Is bij u bekend dat een trein kon passeren zonder dat de spoorbomen zich sloten en bellen en lichten in werking traden? Hoe beoordeelt u dit?

Antwoord 5

Het ontwerp bij deze overweg is zodanig dat als een trein voor een rood sein stopt de spoorbomen open blijven staan om doorgang te geven aan het wegverkeer. Als een trein, zoals in het onderhavige geval gebeurd is, niet stopt voor het rode sein treedt alsnog de sluitingsprocedure in werking. Gezien de korte afstand tussen het sein en de overweg zijn de spoorbomen niet gesloten vóór doorkomst van de trein. Door de extra maatregelen zoals beschreven bij het antwoord op vraag 6 is deze situatie nu niet meer mogelijk.

Vraag 6

Is bij u bekend of ProRail voornemens is extra maatregelen te treffen om deze overgang nog veiliger te maken? Zo ja, om welke maatregelen gaat het?

Antwoord 6

ProRail heeft na het incident maatregelen getroffen om de situatie nog veiliger te maken. Bij het betreffende sein is ATB-Vv aangelegd. Daarnaast is de seinopstelling verbeterd. Dit houdt in dat indien dit betreffende sein rood toont, ook het voorafgaande sein in de stand rood gehouden wordt.

Vraag 7

Heeft ProRail, gezien de uitspraak van een vertegenwoordiger van dit bedrijf in een uitzending<sup>5</sup> van RTV Utrecht dat zij zich hard zullen maken voor en tunnel, reeds contact met u opgenomen? Zo ja, wat was hiervan de uitkomst?

Antwoord 7

Er vindt overleg plaats tussen de gemeente De Bilt, de provincie Utrecht, Bestuur Regio Utrecht en ProRail naar de mogelijkheid om de overgang ongelijkvloers te maken. Hierover is ook contact geweest met mijn ministerie. Op dit moment wordt onderzocht welke oplossing het meest kosteneffectief is.

Vraag 8

Is er een incidentenregistratie van deze spoorwegovergang m.b.t. de laatste tien jaar? Zo ja, bent u bereid hierin inzage te (doen) geven? Zo nee, waarom bestaat een dergelijke registratie niet, overwegende dat deze overweg één van de gevaarlijkste van Nederland is?

<sup>5</sup> <http://mediaplayer.rtvutrecht.nl/stream/e0ae9e1f.wmv>.

#### Antwoord 8

Zowel ProRail als de Inspectie Verkeer en Waterstaat hebben een incidentenregistratie van deze spoorwegovergang. De afgelopen 10 jaar hebben zich hier 3 incidenten voorgedaan (inclusief het incident van 2 februari jongstleden).

U ontvangt als bijlage een uitdraai van de registratie van de inspectie.<sup>6</sup>

#### Vraag 9

Bent u van mening dat een doorkomst tijd van 7 seconden na sluiting van de spoorbomen binnen de normen is en beoordeelt u deze situatie als veilig?

#### Antwoord 9

De sluiting van een overweg bestaat uit meerdere stappen:

- vooraankondiging (bellen en rode lichten);
- sluiting bomen;
- ontruimingstijd/dichtligtijd (tijd waarin de bomen zijn gesloten vóór doorkomst van de trein).

De overweg op de Leijenseweg kent een dichtligtijd van 7 seconden vóór doorkomst van de trein. Dit is geen uitzonderlijke waarde. De waarde wordt bepaald door de specifieke oversteeklengte van een overweg, waarbij rekening wordt gehouden met de traagste weggebruiker. De overweg voldoet aan de normen en richtlijnen van ProRail.

---

<sup>6</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.