

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon

Doorkiesnummer

Datum

14 februari 2008

Bijlage(n)

1

Ons kenmerk

VenW/IVW-2008/136

Uw kenmerk

Nr 25; 1883-1886

Onderwerp

Toezeggingen

Geachte voorzitter,

Tijdens het vragenuur op 20 november 2007 zijn door uw Kamer aan mij vragen gesteld over de veiligheidsproblemen met wissels op het spoor. Tijdens het vragenuur zijn door mij vijf toezeggingen gedaan:

1. Uw Kamer ontvangt uiterlijk in december 2007 de reactie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat op alle relevante informatie van ProRail over de 1800 wissels.
2. De Inspectie maakt afspraken met ProRail over het melden van onveilige situaties of veiligheidsrisico's, ook van heel lichte categorie.
3. Uw Kamer ontvangt een schriftelijke reactie over de opheffing van de afdeling Bouw en Onderhoud op het ministerie van Verkeer en Waterstaat.
4. Uw Kamer ontvangt een schriftelijke reactie op de vraag waar de technische grenzen liggen van wissels in de categorie 1 tot en met 4 en vanaf welk moment een wissel gevaarlijk is.
5. Uw Kamer ontvangt informatie over de termijnen van de technische moderniseringsslag aangaande het redundant maken van de computersystemen, zoals met ProRail is afgesproken.

Op 21 december 2007 heb ik uw Kamer bericht dat, gelet op de omvang van de informatievraag en het belang van zorgvuldigheid, ik op in februari 2008 tegemoet kan komen aan deze toezeggingen<sup>1</sup>. Door middel van deze brief geef ik hieraan invulling.

---

<sup>1</sup> TK 2007-2008, 29 984, nr. 114

1. De Inspectie heeft in de maanden december 2007 en januari 2008 onderzoek gedaan naar de wijze waarop de veilige berijdbaarheid van wissels<sup>2</sup> in de hoofdspoorweginfrastructuur door ProRail is beheerst en geborgd. De resultaten van dit onderzoek zijn door de Inspectie weergegeven in een rapport, dat ik u hierbij aanbied. De resultaten van het onderzoek zijn als volgt samen te vatten.

De hoofdconclusie is dat, voor zover de Inspectie nu kan overzien, er geen sprake is van een onveilige situatie, zodanig dat beperkingen aan het treinverkeer opgelegd moeten worden. De Inspectie trekt deze conclusie op basis van de voorhanden casuïstiek, haar eigen inspecties, de deskundigheid die zij bij de verificatiegesprekken is tegengekomen en de constatering dat feitelijk al gewerkt wordt volgens een normen- en afwegingskader, dat verfijnd wordt volgens de hieronder weergegeven afspraken. ProRail is de borging van het onderhoud van wissel stap voor stap aan het objectiveren. ProRail schiet echter nog tekort voor wat betreft de beheersing en borging van het onderhoud van wissels. Deze borging is vrijwel uitsluitend gebaseerd op het oordeel van uitvoerend personeel.

Mede naar aanleiding van dit onderzoek van de Inspectie zijn door ProRail verbeteracties in gang gezet. Inmiddels zijn er van de 1800 wissels die in november 2007 niet voldeden aan de veiligheidswaarden, thans nog 1100 over. Geen van de afwijkingen betreft de categorieën 1 of 2, waarbij beperkingen voor het treinverkeer opgelegd moeten worden.

Voor het geval een wissel wordt aangetroffen dat niet aan de veiligheidswaarde voldoet, is bij ProRail een geobjectiveerd afwegingskader in ontwikkeling, dat momenteel nader wordt verfijnd. Voor alle duidelijkheid hecht ik eraan om te vermelden dat het niet zo is dat in de Spoorwegwet c.a. gedetailleerde veiligheidseisen aan wissels zijn opgenomen. ProRail moet deze eisen, in overeenstemming met de systematiek van de Spoorwegwet, zelf opstellen.

De Inspectie wenst dat de uniformiteit en objectiviteit van normering en afwegingskader en de toepassing ervan al op korte termijn gerealiseerd en geïmplementeerd gaan worden. Daarbij zijn door de Inspectie met ProRail de volgende afspraken gemaakt:

1. Op 1 januari 2009 voldoet 95% van de wissels<sup>3</sup> aan de veiligheidswaarden;

---

<sup>2</sup> Het betreft alle wissels op hoofdspoorwegen, exclusief wissels op de minder frequent bereden rangeerterreinen.

<sup>3</sup> Het totaal aantal wissels bedraagt ongeveer 6000.

Voor wat betreft de verfijning van het geobjectiveerde afwegingskader zijn de volgende afspraken gemaakt:

2. Op 15 februari 2008 is een eerste aanzet voor een geüniformeerd en geobjectiveerd afwegingskader voor de belangrijkste veiligheidswaarden beschikbaar;
3. Op 1 juni 2008 is het geüniformeerde en geobjectiveerde afwegingskader compleet beschikbaar. Vanaf dat moment zijn alle voor de berijdbaarheid relevante veiligheidswaarden in het afwegingskader opgenomen. Op 1 oktober 2008 is dit afwegingskader volledig operationeel en geïmplementeerd;
4. Op 1 juli 2008 zijn de gegevens van alle wissels die niet aan de veiligheidswaarde voldoen, voor wat betreft de voor de belangrijkste veiligheidswaarden, geadministreerd .

De Inspectie ziet erop toe dat de afspraken door ProRail worden nageleefd.

2. De Inspectie heeft met de directie van ProRail afspraken vastgelegd over het melden van potentieel onveilige situaties. Deze afspraken worden thans nader uitgewerkt en geoperationaliseerd.
3. Het lid Cramer heeft mij naar aanleiding van het artikel "Ontspoord" in het NRC Handelsblad van 17 november 2007 de volgende vraag gesteld: *"Een ambtenaar van het ministerie van Verkeer en Waterstaat stelt dat de afschaffing van de afdeling Bouw en Onderhoud misschien niet zo verstandig was. Dit is wel gebeurd. Deelt de minister die mening? Moet wellicht actie worden ondernomen om een volwaardige tegenspeler te kunnen zijn van ProRail wat betreft deskundigheid?"*

De passage waar het lid Cramer naar verwijst, heeft betrekking op de eerste helft van de jaren negentig. Elders staat in datzelfde artikel de volgende tekstpassage over deze periode: *"Begin jaren negentig besloot de politiek dat de NS op grotere afstand van de overheid moest komen, dat het een zelfstandig bedrijf moest worden en dat er concurrentie moest komen op het spoor. Daarom werd het beheer van het spoor losgekoppeld van het vervoer van personen en goederen."* Inderdaad werden destijds maatregelen genomen om de spoorsector op meer afstand aan te sturen. Een en ander was gebaseerd op de rapportage door de Commissie Wijffels 'Sporen voor straks' (1993). Dat heeft ook organisatorische gevolgen gehad voor het ministerie van Verkeer en Waterstaat, zoals het meer op proces en minder op inhoud aansturen van de spoorsector. Een reorganisatie, zoals de genoemde afschaffing van de afdeling Bouw en Onderhoud, maakte daar onderdeel van uit.

Op dit moment bevinden wij ons opnieuw in een periode waarin geëvalueerd wordt hoe de spoorsector, het beleid en de wet- en regelgeving daarvan en de organisatorische context en aansturing functioneren. Zo heb ik tijdens het betreffende vragenuur verwezen naar het algemeen onafhankelijk onderzoek naar ProRail, dat in de komende maanden uitgevoerd zal worden. Ook zullen dit jaar de eindrapportages 'Evaluatie Spoorwetgeving' en 'Onderzoek alternatieve beheersvormen (Motie

Wolfson)' naar uw Kamer gestuurd worden. Ik zal met u op basis van deze onderzoeken en rapportages en de bevindingen en conclusies daarvan nader van gedachten wisselen, maar het lijkt mij niet zinvol hier nu op vooruit te lopen.

4. Zoals onder sub. 1 is aangegeven heeft ProRail inmiddels acties in gang gezet die tegemoet komen aan de bevindingen van de Inspectie. Eén van de acties is dat het geobjectiverde afwegingskader zoals dat thans al feitelijk toegepast wordt, verwoord wordt in een algemeen toepasbare en geldende criteria. Deze criteria geven veiligheidsmaten, aan de hand waarvan wordt bepaald welke maatregelen worden getroffen. De maatregelen vallen uiteen in vijf categorieën. In de lichtste categorie moet het wissel in de onderhoudsplanning worden opgenomen. In de zwaarste categorie wordt het treinverkeer over het wissel stilgelegd. De Inspectie ziet erop toe dat op 15 februari 2008 door ProRail een eerste aanzet voor een inhoudelijk correct afwegingskader zal worden geleverd. De Inspectie ziet er verder op toe dat ook de overige afspraken vermeld onder 1 worden nagekomen.
5. ProRail heeft mij in haar beheerplan 2008 hierover als volgt geïnformeerd: "*De beschikbaarheid van ICT-systemen heeft momenteel veel aandacht. ProRail verlegt de focus op de beschikbaarheid van individuele systemen naar de beschikbaarheid van het totaal. Dit betekent in de eerste plaats dat per half 2008 de computersystemen op de verkeersleidingsposten zijn gestandaardiseerd, gemoderniseerd en dubbel uitgevoerd. Vervolgens zet ProRail de stap naar ketengeoriënteerde 'disaster recovery'. De inrichting van een (dubbel) nationaal computercentrum, waarin de ICT-systemen worden geconsolideerd, is het belangrijkste aanvullende middel om dat doel te bereiken. Uiterlijk in 2010 moet een "disaster-tolerante" situatie zijn bereikt.*"

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings