

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
10 april 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.03.01153	27837-4
Onderwerp	
beantwoording kamervragen normdocument Lightrail	

Geachte voorzitter,

1. Wat houdt de term "normdocument" in? Wat is de juridische status van het normdocument en de handreiking? Welke eisen gelden er voor projecten die zonder rijks-geld zijn gefinancierd en niet van rijksinfrastructuur gebruik maken?
1. De beide documenten hebben geen juridische status in het kader van wetgeving. Het is een instrument dat ontwikkeld is ten behoeve van de veiligheidsbenadering voor Lightrail projecten.
2. Welke taken behoren tot het takenpakket van het veiligheidscomité? Welke doelstellingen heeft dit comité? Hoeveel fte zijn er gemoeid met het veiligheidscomité lightrail? Gaat het comité deel uit maken van het kenniscentrum lightrail? Zo nee, waarom niet?
2. De volgende taken behoren tot het pakket van het veiligheidscomité:
 - beheer van het normdocument en de handreiking;
 - het ontwikkelen en beschikbaarstellen van modellen voor risicoanalyses;
 - ervaringen verzamelen en de handreiking aanvullen en zo mogelijk met voorbeelden aanscherpen.De werklust van het comité is niet in fte, maar in een beperkt aantal uren per jaar uit te drukken. Het comité bestaat uit een klein gezelschap van V&W, Vervoerders, Prorail en adviseurs.
Het kenniscentrum LightRail kan gebruikmaken van de ervaringen van het comité.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

3. De minister geeft in de begeleidende brief aan dat ingeslagen weg van spoorveiligheid bij lightrailprojecten aansluit bij de interoperabiliteitsrichtlijnen van Europa. Wat houdt interoperabiliteit bij lightrail concreet in? Op welke gebieden is er behoefte aan uniformiteit, zoals de minister stelt?
3. Het gaat niet over de interoperabiliteit maar om de systematiek die ook gebruikt wordt bij de interoperabiliteitsrichtlijn. In deze systematiek worden door de overheid eisen geformuleerd, moet de markt maatregelen treffen om aan die eisen te voldoen en toetst een onafhankelijke derde of er aan de eisen van de overheid voldaan wordt. Diezelfde systematiek wordt voor lightrail toegepast. De uniformiteit van de te treffen maatregelen wordt overgelaten aan de markt. De berekeningsmethodieken zullen nog verder verfijnd en vastgelegd moeten worden in de modellen voor risico-analyses.
4. Waarom zijn in het document de onderwerpen sociale veiligheid en arbeidsveiligheid niet meegenomen? Op welke wijze krijgen sociale veiligheid en arbeidsveiligheid wel een plaats in de voorbereiding van lightrailsystemen?
4. Het normdocument is geschreven vanuit de optiek van verkeersveiligheid op het spoor. Arbeidsveiligheid is geregeld via de Arbowet. Sociale veiligheid is een beleids-terrein dat nog in discussie is. De gehanteerde systematiek leent zich voor uitbreiding naar andere veiligheidsaandachtspunten.
5. Waar wijkt het berekende risico over de afgelopen 10 jaar voor spoorpersoneel af van de norm $1 \cdot 10^{-4}$? In welke gevallen wordt de norm overschreden? Hoe groot is het risico voor deze medewerkers? Waardoor kan niet worden voldaan aan het criterium $1 \cdot 10^{-4}$? Welke stappen worden er ondernomen om de risico's voor spoorpersoneel te beperken?
5. Het gestelde in het normdocument wijkt niet af van de kadernota Railveiligheid. Het uitgezette beleid staat ook hier vermeld. Het risico voor baanwerkers is nu te hoog. Door ook voor lightrailprojecten de norm te hanteren zal de situatie ter plaatse moeten verbeteren doordat de markt expliciet maatregelen voor de lightrail-exploitatie treft, waarmee aan de eisen van de overheid voldaan wordt.
6. Hoe kan het risico op dodelijke slachtoffers op een traject gelijk blijven als er meer treinen gaan rijden? Hoe voorkomt de minister dat de eis "het verwachte aantal doden op een traject mag niet verhogen" inhoudt dat intensivering van het gebruik van een traject niet mogelijk is?
6. Het risico wordt genormeerd en niet de maatregelen. Als er meer treinen gaan rijden betekent dat meer of andere maatregelen nodig zijn om de risico's te beheersen. Voorbeelden van maatregelen: afgescheiden baan, geavanceerde beveiligings-systemen, drempelloze in-/uitstap, lagere snelheid en hoog remvermogen.

7. Afname van veiligheid mag elders in het land gecompenseerd worden. Hoe wordt voorkomen dat “veiligheid” gekocht wordt in gebieden waar aanpassingen het goedkoopst zijn?
7. Het gaat om de effectiviteit van de compenserende maatregelen, waarbij de risico-toename op lightrailprojecten (bijvoorbeeld voor reizigers) wordt gecompenseerd met een risicoafname elders. Door het beschikbare geld elders te besteden kan het effect op afname van het totale risico groter zijn. Dit punt geldt uitsluitend voor overwegen (geen uitwisseling met andere modaliteiten).
8. Hoe ziet de tussenregeling voor reizigersoverpaden eruit voor nieuwe haltes?
8. De regeling is uitgeschreven in bijlage C van de Handreiking (bladzijde 35).
9. Kan de minister een overzicht geven van de risico's per risicodragers bij vliegverkeer, heavy rail, fiets, bus, tram en auto?
9. Het is bijzonder lastig om dit voor elke risicodragers per modaliteit uit te splitsen omdat deze informatie voor de meeste modaliteiten niet beschikbaar is.
Wat wel bekend is, is dat de auto en het vliegtuig ongeveer 30 x zo onveilig zijn als de trein; de bus gelijk is aan de trein. De motor en bromfiets zitten er ver boven zitten: circa 200-400 x zo onveilig.
10. Wat vindt de minister een “redelijk” risico bij overgangen (ALARA-principe)?
10. Op bladzijde 9 van de Handreiking staat de definitie van ALARA.
11. Inmiddels zijn de taakorganisaties samengevoegd en is de Inspectie van Verkeer en Waterstaat verantwoordelijk voor de veiligheid op het spoor. Op welke manier zal de paragraaf over verantwoordelijkheid als gevolg van deze ontwikkelingen worden herzien?
11. Het normdocument beschrijft de taken van de verschillende spelers in het veld. Dit staat los van de feitelijke organisaties en hun bestuurlijke context (zie ook paragraaf 3.1 van het normdocument, bladzijde 13). Overigens blijft de vervoerder samen met de infrabeheerder verantwoordelijk voor de veiligheid. De inspectie is de toezichthouder. De paragraaf wordt dus niet herzien.
12. Er wordt één concessie verleend voor het hoofdrailnet. Geldt de stelling “de vervoerder moet capaciteit toegewezen krijgen” ook voor het vervoeren van passagiers op het hoofdrailnet? Zo nee, houdt dit in dat alleen NSR het vervoer van personen bij lightrailprojecten, die gebruik maken van het hoofdrailnet, kan verzorgen?
12. Op het hoofdrailnet is de concessie aan NSR verleend. NSR zal altijd betrokken zijn bij lightrailprojecten op het hoofdrailnet. Het al dan niet betrokken zijn van NSR in relatie tot het normdocument is vanuit veiligheid geen issue.

13. Op welke manier hangt het te hanteren model (en daarmee de risicoanalyse) af van de kundigheid van de risico-analist?
13. Hier speelt de ISA (Indepent Safety Assessor) een belangrijke rol. Het normdocument beschrijft de rollen van de verschillende partijen. De betrokkenheid bij de veiligheid geschiedt op 3 plaatsen, door het lightrailproject als opdrachtgever en beoordeelaar van studies, door de ISA als toetser van onderdelen van het project en tot slot door de IVW in haar rol voor het vrijgeven van systemen. De kwaliteit van de risico-analist is daarmee voldoende geborgd.
14. Wat betekent het voor de bruikbaarheid van het normdocument dat er nog geen criterium is voor het aantal gewonden per reizigerskilometer? Wordt een dergelijk criterium nog opgesteld?
14. Het normdocument sluit aan op de kadernota Railveiligheid. Het meenemen van gewonden als criterium is een onderdeel dat meespeelt bij het opstellen van de risico-analyse-methodieken en zal te zijner tijd door het veiligheidscomité geëvalueerd kunnen worden.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Roelf H. de Boer