

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)
21 maart 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/u.05.00661	2040508670
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hieronder treft u mijn antwoorden aan op de vragen van Kamerlid mevrouw Gerkens ingediend op 16 februari 2005 onder bovenvermeld nummer.

1. Wat is uw mening over de visie van de bonden dat treinen geen spoor meer mogen delen? (uit: Algemeen Dagblad, 15 februari 2005).
1. Vanwege de vlotte doorstroming van het treinverkeer is het soms wenselijk om een trein te laten vertrekken van een perron, terwijl deze even later op hetzelfde station voor een sein moet stoppen om een andere trein voor te laten gaan. Hierbij zal veiligheid prevaleren boven de eventuele winst voor de capaciteit of punctualiteit die het gevolg is van een dergelijke rijweginstelling.

De branchebrede werkgroep passages stoptonend sein (STS) bereidt maatregelen voor die ervoor moeten zorgen dat er in het reguliere proces in principe slechts integrale rijwegen worden aangeboden. Deze maatregelen maken deel uit van het pakket aan STS reducerende maatregelen dat ik in het Algemeen Overleg op 27 januari 2005 over de tweede kadernota *Veiligheid op de rails* met u besproken heb. Zoals ik toen heb toegezegd, ontvangt u een uitgewerkt plan van aanpak STS eind april 2005.

2. Deelt u de mening van de bonden dat de kans op ongelukken met deelrijwegen toeneemt? Zo neen, waarom niet? Zo ja, wat gaat u doen om dit te voorkomen?

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

2. Er is een aantal ongevallen geweest waarbij passages STS en deelrijwegen een rol hebben gespeeld. Bijvoorbeeld Amsterdam (2004), Amersfoort (2003) en Dordrecht (1999).
Het is ook daarom dat er in de werk- en stuurgroep STS maatregelen zijn afgesproken. Zo biedt het bediensysteem de mogelijkheid om risicobeperkende maatregelen te nemen. In het eerste kwartaal van 2005 worden de meest risicovolle plekken aangepast.

3. Hoe kan het dat ProRail spreekt over 1000 locaties op en rond stations met een verhoogde kans op een botsing en dat u spreekt over 25 locaties? Vindt u dat aantal (1000) acceptabel? Zo ja, waarom? Zo neen, wat gaat u doen om dat te verminderen?

De 25 locaties betreffen seinen in het land waarvan is vastgesteld dat die (gemeten over de periode 2003 en/of 2004) twee keer of meer zijn gepasseerd als STS. Daar richt ProRail zich prioritair op om herhaling te voorkomen.

Het getal van 1000 locaties is een 'werkgetal' van de werkgroep STS. Dit betreft locaties die mogelijk in aanmerking komen voor een technische oplossing (zoals bijvoorbeeld ATB++). Dit getal van 1000 locaties komt in plaats van de eerder genoemde ongeveer 400 "100+ locaties" (dit zijn locaties waar een trein door STS rijdt en terecht kan komen in de rijweg van een trein die harder dan 100 km per uur rijdt). Door middel van een risico-inventarisatie door de werkgroep STS en onder regie van de stuurgroep STS wordt vastgesteld welke locaties binnen die categorie van 1000 vallen.

Ik heb reeds eerder aan de Kamer aangegeven dat ik de stijging van de passages STS niet acceptabel vind. Daarom heb ik ook maatregelen aangekondigd en financiën beschikbaar gesteld.

4. Klopt het dat ProRail het systeem gaat aanpassen wanneer binnen een jaar tijd op dezelfde plek twee treinen door een rood sein rijden? Geeft dat aan dat dit systeem hoge risico's met zich mee brengt?

4. Als uit analyses blijkt dat bij bepaalde seinen een verhoogd risico bestaat op enerzijds een passage STS en anderzijds een botsing na een passage STS, dan kan ProRail in het bediensysteem waarmee de seinen en wissels worden bediend, een voorziening aanbrengen. Zodoende wordt voorkomen dat naar het betreffende sein een rijweg wordt ingesteld, terwijl het sein nog rood toont. Hiermee wordt gebruik gemaakt van een voorziening in het systeem. Voor het overige verwijs ik naar mijn antwoord op vraag zes.

5. Wat is uw mening over de uitspraak van Andries van den Berg, bestuurder NS bij FNV Bondgenoten, dat *"Veiligheid belangrijker is dan punctualiteit"*?

5. Hier ben ik het volledig mee eens.

6. Wilt u het systeem van deelrijwegen heroverwegen, gezien de grote risico's die deelrijwegen met zich meebrengen? Zo neen, waarom niet? Zo ja, per wanneer gaat u maatregelen treffen?
6. Ik ben van mening dat die voorzieningen getroffen dienen te worden die de meest risicovolle deelrijwegen uitsluiten. Over de verdere maatregelen heb ik de Kamer tijdens het AO op 27 januari 2005 en in de tweede kadernota *Veiligheid op de rails* geïnformeerd. Eind april 2005 kunt u een uitvoerig plan van aanpak tegemoet zien waarin de maatregelen voor de korte en de lange termijn in samenhang worden toegelicht. Het systeem van de deelrijwegen zal hier ook onderdeel van uitmaken.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs