

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)
24 oktober 2005	div.(rapporten niet elektronisch)
Ons kenmerk	Uw kenmerk
IVW-TER/KAB-TC/05/Z03.001.048	
Onderwerp	
Rapporten relatie infrastructuur, capaciteit en spoorveiligheid	

Geachte voorzitter,

Tijdens het interpellatiedebat van woensdag 5 oktober 2005 heb ik toegezegd dat ik de studie van Railned Spoorwegveiligheid *Stijging van het aantal sts-en, een verklaring* van 23 augustus 2000 (RnV/T42.004.011) aan de Kamer zou toezenden. Tevens heb ik bij die gelegenheid aan de Kamer een lijst in het vooruitzicht gesteld van de sinds 2000 door Railned Spoorwegveiligheid en vanaf 1 januari 2003 door de Inspectie Verkeer en Waterstaat uitgebrachte rapporten over de relatie tussen infrastructuur, capaciteit en spoorwegveiligheid.

Hierbij bied ik u deze lijst en rapporten aan, inclusief een toelichting op de, zoals aangeduid in de lijst, zogeheten onderwerp gebonden studierapporten. De toelichting geeft inzicht in het doel en inhoud van de rapporten, hoe met de resultaten is omgegaan en op welke wijze uw Kamer daarover is geïnformeerd. Deze operatie heeft meer tijd gevergd dan ik had gedacht, zodat ik niet conform het verzoek van uw Kamer de rapporten eerder heb kunnen sturen.

Overigens wil ik benadrukken dat bij al deze rapporten de insteek was te bezien op welke wijze de veiligheid van het spoor kon worden verbeterd. Daartoe heb ik enerzijds bij mijn begroting 2004-2005 de beheer- en onderhoudsplannen aangeboden om de veiligheid van het spoor te verbeteren. Anderzijds heb ik tussentijds maatregelen genomen om de veiligheid óp het spoor (zoals de aanpak van roodlichtpassages) te verbeteren.

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Voor een groot deel van deze rapporten geldt dat de daarin opgenomen resultaten en vervolgacties in de trendanalyses, jaarplannen en jaarberichten van Railned Spoorwegveiligheid en later van de Inspectie Verkeer en Waterstaat zijn verwoord. Tevens geldt dat de kennis die is opgedaan in deze onderzoeken/studies is verwerkt in de *Kadernota Veiligheid op de Rails* (TK, 2004-2005, 29 893, nr.1). De trendanalyses, jaarplannen en jaarberichten worden sinds 2001 jaarlijks aan de Tweede Kamer toegezonden (voor de trendanalyse en het jaarbericht 2004 zie TK, 2004-2005, 29 893, nr. 8 en TK, 2004-2005, 30 100, nr.1. Voor het Jaarwerkplan 2006 zie TK, 2004-2005, niet-dossierstuk vw05000670).

Ik kom dan nu tot een toelichting op de rapporten die u als bijlage aantreft.

Faalkans passeren STS, 4 februari 2000, RnV/00/S22.022.026

Dit rapport is onderdeel van een gezamenlijke studie over flankbeveiliging door Rail-infrabeheer en Railned. Flankbeveiliging is een complex van (technische) maatregelen voor het uitsluiten van treinbotsingen. Het rapport bevat schattingen van de kans op het passeren van een rood sein, op basis van casuïstiek en uitgesplitst naar seintype.

Het rapport geeft inzicht in de materie van roodlichtpassages. Deze kennis is gebruikt bij het inventariseren en beoordelen van maatregelen, zoals bijvoorbeeld het verbeteren van de waarneembaarheid van seinen. Tevens zijn de resultaten gebruikt bij het opstellen van modellen voor analyses van het botsingrisico binnen enkele projecten (bijvoorbeeld project Amsterdam-Utrecht). Deze studie was enkel bedoeld om kennis te vergaren en is als zodanig ook gebruikt binnen de branche.

Stijging van het aantal STS-en, 23 augustus 2000, RnV/T42.004.011

Aanleiding voor deze studie was de voortdurende stijging van het aantal roodlichtpassages vanaf 1994. In deze studie wordt gezocht naar een verklaring voor deze stijging. Eén van de onderzochte onderwerpen betreft de relatie met de invoering van VPT (Vervoer Per Trein). VPT is het systeem waarmee treindienstleiders de rijwegen voor treinen instellen. Voor de invoering van dit systeem gebeurde dit handmatig door assistent-treindienstleiders. Eén van de hypothesen die in de studie getoetst is, betreft de relatie tussen de stijging van het aantal roodlichtpassages en de invoering van het VPT-systeem. Er kon hierbij wel een samenhang worden aangetoond, maar zelfs na langdurig vervolgonderzoek kon geen oorzaak-gevolgrelatie worden vastgesteld. In de tussentijd is het aantal roodlichtpassages toegenomen en is besloten in kansrijke maatregelen te inventariseren, zoals het verbeteren van de waarneembaarheid van seinen, maatregelen gericht op machinisten en dergelijke. De uitkomst van dit rapport is meegenomen in de trendanalyse van 2002 en deze is ook in branchebrede workshops aan de orde gekomen. Op dit moment wordt in de werkgroep STS de problematiek van de stijging van roodlichtpassages nader onderzocht en worden maatregelen uitgewerkt en geïmplementeerd (zoals ATB++). Over de resultaten van deze werkgroep is uw Kamer eerder geïnformeerd, bijvoorbeeld in mijn brief van 17 mei 2005 (TK, 2004-2005, 29 893, nr. 9).

Railed standpunt veiligheid baanwerkers, 19 juli 2001, RnV/01/W01.009.001

Dit rapport geeft een overzicht en een analyse van ongevallen van baanwerkers en een beschouwing van mogelijke maatregelen. Het is gebruikt als discussiestuk binnen het project Veilig Werken aan de Infrastructuur (VWI) en het project Normenkader Veilig Werken (NVW). De gesignaleerde onveiligheid (het gevaar door een trein te worden aangereden) van baanwerkers is ook in de trendanalyses, jaarplannen, en jaarberichten van Railed Spoorwegveiligheid en later van de Inspectie Verkeer en Waterstaat vermeld. Naar aanleiding van onder andere dit rapport en de ongunstige ongevalcijfers onder baanwerkers is het inspectieprogramma van de Inspectie VenW en de Arbeidsinspectie geïntensiveerd.

Rood/roodschakeling, 13 september 2001, RnV/01/N24.001.018 (concept)

Dit rapport is een discussiestuk voor het toepassen van de specifieke maatregel rood/roodschakeling. De maatregel is bedoeld om het risico van roodlichtpassages te beperken door achtereenvolgens twee seinen in dezelfde rijweg op rood te zetten. Hiermee worden gevaarpunten waar mogelijk botsingen kunnen plaatsvinden extra beveiligd. Een belangrijk nadeel van deze maatregel is dat zij ook de capaciteit op emplacementen beperkt. Het rapport beschrijft de maatregel en neemt het standpunt in dat de maatregel kan worden toegepast.

Inmiddels (in 2005) is een andere maatregel met dezelfde functionaliteit (instelvoorschriften VPT) op 25 punten op emplacementen toegepast. Deze maatregel is veel eenvoudiger te realiseren omdat het geen ingreep vergt in de seintechniek, maar softwarematig opgelost kan worden. Over deze maatregel is de kamer geïnformeerd, onder andere in de beantwoording van kamervragen van het lid Gerkens inzake Railveiligheid (TK, kamervragen met antwoorden 2004-2005, nr. 2391) en in het Jaarbericht 2004 van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (TK, 2004-2005,30 100, nr. 1).

RvTV-studie stoptonende seinen, 16 november 2001, RnV/01/T42.004.100

Dit rapport geeft inzicht in oorzaken en gevolgen van roodlichtpassages. Bij oorzaken kan men denken aan waarnemingsfouten, afleiding en verwachtingspatronen bij machinisten. Gevolgen van STS'en zijn het openrijden van wissels, het rijden op niet-gesloten overwegen en botsingen. Het rapport is aan de Raad voor Transportveiligheid aangeboden. Deze heeft het rapport niet verspreid, maar de feiten zijn wel gebruikt in de kadernota veiligheid op de rails. Het rapport is recentelijk door de Onderzoeksraad voor Veiligheid aan het kamerlid Gerkens toegestuurd en was onderwerp van debat op 5 oktober 2005. De inzichten die het rapport oplevert, worden gebruikt in de STS-werkgroep.

Overwegen in Nederland, 22 november 2001, RnV/01/S10.039.006

Dit rapport analyseert ongevallen op overwegen in relatie tot het type overweg en andere relevante factoren en omstandigheden, zoals treinfrequentie, wegintensiteit op de overweg en andere lokale factoren (ligging van de overweg, et cetera). Het rapport is actief en breed verspreid binnen de branche. De resultaten van het rapport zijn ge-

bruikt voor beleidsvorming en bij het doorvoeren van verbeteringmaatregelen (Project Verbeteren Veiligheid Overwegen). Belangrijkste maatregel in dit project was het ombouwen van AKI-overwegen (geen slagbomen) naar AHOB (halve slagbomen). In de trendanalyses is eveneens gebruik gemaakt van deze cijfers.

Veiligheidsstudie Velserspoortunnel, 14 mei 2002, RnV/02/S12.018.033

Dit rapport analyseert de veiligheid van de Velserspoortunnel en onderzoekt kosten en effectiviteit van maatregelen om deze te verbeteren. Het rapport is actief verspreid onder betrokkenen: ProRail, Rijkswaterstaat, Gemeente Velsen. Op basis van dit rapport zijn maatregelen genomen, zoals het verbeteren van de bewegwijzering, de vervanging van pompen en het aanbrengen van ontsporingsleiding. Dat is ook als zodanig aan uw Kamer gemeld in mijn antwoorden op de vragen van de leden Gerkens en Van Velzen over de veiligheidssituatie van de Velser Spoor tunnel (TK, kamervragen met antwoord 2002-2003, nr. 1711H).

Uitval Telerail Walapparaat, 25 juni 2002, RnV/02/V44.006.008 (concept)

Dit rapport analyseert het gebruik van Telerailapparatuur en de gevolgen van storingen. Het rapport is niet formeel afgerond, maar heeft wel geleid tot maatregelen voor het rijden bij een storing. Het rapport is binnen de branche verspreid. Het Telerail-systeem wordt op dit moment vervangen door het GSM-R systeem.

Veiligheid en betrouwbaarheid spoor, 3 maart 2003, IVW-DR/03/K76.101.004

Dit rapport geeft een beoordeling van de twee audits die zijn uitgevoerd op de subsidieaanvraag van ProRail/Railinfrabeheer, eind 2002. Ook geeft het een weerslag van interviews met medewerkers van ProRail. Daarmee geeft het inzicht in de staat van de veiligheid van de infrastructuur en de wijze waarop onderhoud wordt uitgevoerd. De Inspectie VenW heeft over de problematiek gerapporteerd in documenten die eerder aan de Kamer zijn gestuurd, bijvoorbeeld naar aanleiding van het *rapport Stand van zaken Spoorveiligheid, Railned 2001* (zo werd de eerste trendanalyse genoemd), trendanalyses en jaarberichten. Eveneens is per brief van 7 maart 2003 (TK, 2002-2003, 28 600, nr. 84) de Kamer bericht over de genoemde twee audits, het kabinetsstandpunt inzake de subsidieaanvraag en de veiligheid van de infrastructuur.

Sociale Veiligheid Railverkeer, 28 april 2003 (geen kenmerk)

Dit rapport analyseert het probleem vandalisme en mogelijke maatregelen daartegen. Het rapport is gemaakt in opdracht van het Directoraat Generaal Personenvervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het rapport is een onderliggende studie geweest voor het *Aanvalsplan sociale veiligheid openbaar vervoer*. Over dit aanvalsplan is de Kamer geïnformeerd met voortgangsrapportages, bijvoorbeeld met de *Voortgangsrapportage implementatie Aanvalsplan* van 28 oktober 2003.

Verbeteren Veiligheid Rangeren, 24 juni 2003 (geen kenmerk)

Dit rapport analyseert rangeerongevallen en effecten van maatregelen. Het beroep rangeerder is één van de gevaarlijkste beroepen in Nederland. De kans op een dodelijk ongeval is erg hoog. Met name blijkt dat het geduwd rangeren, waarbij de rangeerder voorop de wagens staat, een bijzonder risico te vormt. Ook het lopen langs

de sporen en op rangeerterreinen brengt, gezien het aanrijdrisico, veel risico met zich mee. Het rapport is actief verspreid binnen de branche en op de website van de Inspectie

Verkeer en Waterstaat. Het rapport heeft een aanzet gegeven tot het intensiveren van de inspecties met als doel om te bezien of wet- en regelgeving goed wordt nageleefd. Daarnaast is het gebruikt voor beleidsvorming (Kadernota Veiligheid op de Rails) en het doorvoeren van maatregelen (beperkte snelheden geduwd rangers).

Veiligheid Baanwerkers 2003 / 2004, 17 juni 2004, A618

Dit rapport is het verslag van een inspectie naar het opvolgen van procedures en regels in de praktijk van werken aan de infrastructuur. Deze inspectie heeft de Inspectie VenW gezamenlijk met de Arbeidsinspectie uitgevoerd. Daarbij is vastgesteld dat lang niet altijd volgens de arbeidshygiënische strategie wordt gewerkt, hetgeen betekent dat werkzaamheden op een onveilige wijze worden uitgevoerd. Dit heeft geleid tot een aantal preventieve stilleggingen.

Het rapport is actief verspreid binnen de branche en geplaatst op website van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Het rapport heeft een bijdrage geleverd aan de discussie rond het Normenkader Veilig Werken. Het onderwerp "veiligheid van baanwerkers" is in de trendanalyses, jaarplannen en jaarberichten altijd behandeld.

Onderzoek veilige berijdbaarheid, 15 december 2004, IVW-DR/04/M10.010.046

Dit rapport beschrijft het resultaat van de eerste fase van het opstellen van de monitor veiligheid infrastructuur. Ook geeft het inzicht in de onderhoudsprocessen bij ProRail en procescontractaannemers. Het rapport biedt inzicht in de materie van onderhoud van de infrastructuur. Thans wordt door de Inspectie Verkeer en Waterstaat en ProRail verder gewerkt aan het opzetten van de veiligheidsmonitor. Hiermee wordt inzicht verkregen in de onderhoudstoestand van de infrastructuur en de daaraan gerelateerde veiligheid. Het is de bedoeling dat ProRail periodiek gaat rapporten aan de Inspectie V&W over de toestand van de infrastructuur voor zover dat voor de veiligheid van belang is. Het betreft bijvoorbeeld gegevens over de staat van de wissels, spoorstaafgebreken, ligging van het spoor, et cetera. Deze gegevens zullen in de trendanalyse en het jaarbericht verwerkt gaan worden. De trendanalyse en het jaarbericht over het begrotingsjaar 2005 zullen in respectievelijk mei en april 2006 aan de kamer worden gezonden. Over de ontwikkeling van de veiligheidsmonitor is in het jaarbericht 2004 bericht.

Tot slot wil ik er op wijzen dat het merendeel van de rapporten gericht is geweest op kennisverwerving. Deze kennis is gebruikt voor het opstellen van beleid (kadernota), voor het inventariseren en het beoordelen van maatregelen. Voorzover het relevante informatie betrof, zijn de resultaten van genoemde studies en onderzoeken verwerkt in de trendanalyses en jaarberichten. Daarmee zijn voor mij de trendanalyse en het jaarbericht van de Inspectie Verkeer en Waterstaat belangrijke instrumenten om integraal over alle relevante ontwikkelingen op het gebied van spoorwegveiligheid aan uw Kamer te rapporteren.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Karla Peijs