

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

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

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
21 maart 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
IVW-TER/KAB-TC/07/E31.003.004	-
Onderwerp	
Toezegging AO 7 februari 2007	

Geachte voorzitter,

Tijdens het Algemeen Overleg met de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat op 7 februari 2007 is door mij, in antwoord op een vraag van mevrouw Gerkens toegezegd om de door haar gestelde vraag in een brief te beantwoorden. Bovendien is door mij toegezegd u nader te informeren over de problemen die de vervoerders tussen 3 en 15 februari 2007 hebben gehad met een plotselinge, niet voldoende gecommuniceerde buitendienststelling op het baanvak Roosendaal-Bergen op Zoom. Met deze brief geef ik invulling aan die toezeggingen.

Mevrouw Gerkens gaf in het AO aan dat ProRail zou werken met interne ontwerpnormen die door de Raad voor Transportveiligheid als onwettig worden beoordeeld. Volgens mevrouw Gerkens hanteert ook IVW deze onwettige normen. Als voorbeeld werd genoemd de remwegen van treinen. Dit aspect is ook door de toenmalige Raad voor Transportveiligheid (RvTV) gesignaleerd in haar onderzoeksrapport naar de treinbotsing te Dordrecht op 28 november 1999. Mevrouw Gerkens vroeg mij naar mijn mening hierover.

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

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Het is zo dat de Spoorwegwet c.a. het kader biedt voor de organisatie en inrichting van de spoorsector. In de Spoorwegwet c.a. worden ook bepalingen gegeven die betrekking hebben op de veilige inrichting en uitrusting van de spoorweginfrastructuur. Deze bepalingen uit de Spoorwegwet geven slechts de minimale eisen aan. De Spoorwegwet laat het uitdrukkelijk over aan de beheerder van de spoorweginfrastructuur (i.c. ProRail) om deze bepalingen nader in te vullen. Uiteraard geldt daarbij de randvoorwaarde, vastgelegd in algemene zorgplichtbepalingen (o.a. uit de beheerconcessie) dat dit op veilige wijze geschiedt en binnen de kaders zoals die bij of krachtens de wet zijn bepaald. De 'Algemene Voorschriften' van ProRail, die overigens al geruime tijd bestaan, zijn een voorbeeld van deze interne regelingen, die een nadere invulling geven van de wettelijke kaders. Gesteld kan worden dat ProRail, door het vaststellen en hanteren van deze algemene voorschriften invulling geeft aan haar verantwoordelijkheid.

Mevrouw Gerkens heeft tijdens het AO verwezen naar normen die niet in overeenstemming met elkaar zouden zijn. Ook de RvTV behandelt deze normen in haar onderzoek naar de treinbotsing te Dordrecht, op 28 november 1999 (p. 26 e.v.). Het gaat in het onderzoek van de RvTV over normwaarden van 200 meter en 9 seconden aan de ene kant en de 400 meter norm uit artikel 53, eerste lid van het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen (RDHL). Deze bepaling is thans opgenomen in de Regeling spoorverkeer, artikel 8 tweede lid. Van belang is om vast te stellen wat deze normen precies regelen. Artikel 8 tweede lid van de Regeling spoorverkeer¹ bepaalt dat treinen zodanig beremd moeten zijn dat ze, afhankelijk van de maximale treinsnelheid, binnen een bepaalde remweg tot stilstand moeten kunnen komen. Voor treinen met een maximale snelheid van 40 km/u is de maximale remweg 400 meter. Het artikel geeft dus bepalingen over de beremming van treinen. Die beremming van treinen houdt verband met de remwegen tussen twee seinen en de daarin te tonen seinbeelden, maar artikel 8 van de Regeling spoorverkeer geeft daar geen bepaling voor.

De RvTV gaat in haar onderzoek in op het feit dat ProRail in interne voorschriften regels geeft over de zichtbaarheid van seinen. Concreet gaat het om eisen voor de minimale afstand waarbinnen een lichtsein zichtbaar moet zijn voor de machinist. ProRail heeft in haar interne voorschriften bepaald dat lichtseinen op minimaal 9 seconden voordat het sein bereikt wordt, voor de machinist zichtbaar moeten zijn. Minimaal zou een sein onbelemmerd zichtbaar moeten zijn voor de machinist op 200 meter, bij maximaal toegestane snelheden tot 40 km/u.

De RvTV heeft in haar onderzoek naar de botsing te Dordrecht, uit de eis over de beremming van treinen (toenmalig bepaald in artikel 53 RDHL, nu in artikel 8 van de regeling spoorverkeer vastgelegd) afgeleid dat het sein ook op deze afstand zichtbaar moet zijn. Daargelaten de bijzondere situatie in Dordrecht en de eisen die dat stelt aan de zichtbaarheid, deel ik de mening van de RvTV niet, dat op basis van artikel 8, tweede lid van de Regeling spoorverkeer geconcludeerd kan worden dat de 9 seconden en 200 meter eis van ProRail onwettig en daarmee juridisch onjuist is.

¹ Waar vermeld wordt artikel 8 van het Besluit Spoorverkeer, wordt eveneens bedoeld artikel 53 eerste lid van het RDHL

Ik ben het eens met de RvTV dat seinen goed zichtbaar en waarneembaar zijn voor machinisten. Naar mijn mening moeten seinen zo ver mogelijk van tevoren voor machinisten zichtbaar zijn. Het is de verantwoordelijkheid van ProRail om daar op goede wijze invulling aan te geven. Er is voor gekozen om geen wettelijke bepaling op te nemen die dit onderwerp uitputtend regelt. Ik acht dat ook niet noodzakelijk en gewenst. Een dergelijke bepaling zou een te gedetailleerde regel geven die voorbij gaat aan de verantwoordelijkheid van ProRail om per situatie een goede invulling te geven. Om de verantwoordelijkheden op dit punt goed te regelen is door mij op 1 januari 2005 een algemene bepaling in de Regeling Spoorverkeer (artikel 23, tweede lid) opgenomen die hier betrekking op heeft. Dit artikel bepaalt dat ProRail verantwoordelijk is voor onder andere de zichtbaarheid van seinen.

Voor wat betreft de problemen die de vervoerders op het traject Roosendaal-Bergen op Zoom hebben gehad met een buitendienststelling van 3 tot 15 februari 2007 heeft ProRail mij als volgt geïnformeerd.

Op 28 oktober 2006 is tijdens reguliere onderhoudswerkzaamheden op dit baanvak een brisantgranaat aangetroffen. Deze werkzaamheden zijn daarop onmiddellijk gestaakt, met als doel om allereerst historisch onderzoek uit te voeren naar het risicoprofiel van het als verdacht aangemerkte gebied. Gedurende dit onderzoek waren werkzaamheden met grote onderhoudsmachines op dit baanvak niet mogelijk. De kwaliteit van het baanlichaam en het spoor nam dan ook af, waardoor de dienstregelingsnelheid van zowel goederen- als reizigerstreinen verlaagd moest worden. Bovendien bleek deze kwaliteit in januari 2007 nog verder te verslechteren als gevolg van de weersomstandigheden. Daardoor werd de kans dat het traject Roosendaal-Bergen op Zoom afgesloten zou moeten worden groter.

Na afronding van het historisch onderzoek heeft ProRail er voor gekozen om het ballastbed op dit traject met spoed te vernieuwen in een buitendienststelling. Hierdoor zou de hinder voor de vervoerders en reizigers van te voren gepland en aangekondigd kunnen worden en zou deze bovendien minder zijn dan wanneer het traject plotseling gesloten zou moeten worden vanwege nog verdere daling van de kwaliteit. ProRail heeft dit voornemen voor de buitendienststelling tijdens een regulier overleg op 16 januari 2007 aan de vervoerders meegedeeld. Deze werd gevolgd door een periode met intensief beraad tussen ProRail en de vervoerders over de opzet en de precieze planning van deze buitendienststelling. Uiteindelijk zijn de noodzakelijke werkzaamheden zodanig gepland dat er voor de goederenvervoerders beperkte mogelijkheden waren voor toegang tot de Sloehaven. Gedurende 12 dagen waren er echter geen treindiensten voor reizigersverkeer mogelijk tussen Roosendaal en Bergen op Zoom. NS Reizigers heeft hiervoor vervangend busvervoer ingezet.

ProRail heeft mij geïnformeerd dat er in 2007 en 2008 nog meer werkzaamheden op dit traject moeten worden uitgevoerd en dat deze in goed overleg met de vervoerders zullen worden gepland.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings