

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)
14 mei 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
IVW-TER/KAB/07/M10.008.102	29893-46
Onderwerp	
Antwoord op lijst van vragen van de Vaste Kamercommissie VenW	

Geachte voorzitter,

In antwoord op de lijst met vragen van de Vaste Commissie voor Verkeer en Waterstaat naar aanleiding van de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 21 maart 2007 inzake toezeggingen gedaan tijdens het AO spoorveiligheid van 7 februari 2007, bericht ik u als volgt.

1. Hoe is de aanbeveling van de Raad voor de Transportveiligheid uit zijn rapport van mei 2001, dat de directie van Railinfrabeheer het ontwerpproces van rail infrastructuur in overeenstemming dient te brengen met het normblad veiligheidszorgsystemen van Railned en de ontwerpen in overeenstemming dient te brengen met de vigerende wettelijke regels, opgepakt?
1. De reactie van ProRail aan mijn ambtsvoorganger, per brief van 19 juni 2003 luidt: "In antwoord op deze aanbeveling kan ik u melden dat Railinfrabeheer nog in 2003 een Veiligheidsmanagementsysteem heeft geïmplementeerd dat voor zover van toepassing mede is gebaseerd op het normblad veiligheidszorgsystemen voor vervoerders van Railned uit 1997. Onderdeel van dit systeem is de borging van het voldoen aan wet- en regelgeving, onder meer bij het ontwerpproces van railinfrastructuur. Voornoemde ontwikkelingen zijn reeds bekend op uw Ministerie."

Mijn inspectie heeft het veiligheidsmanagementsysteem van ProRail in 2006 beoordeeld. Mijn ambtsvoorganger heeft deze beoordeling op 18 juli 2006 naar uw kamer gestuurd (TK 2005-2006, 29 893, nr.33)

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

Telefoon 070 351 61 71
Fax 070 351 78 95

2. Maakt het feit dat verschillende vervoerders van het spoor gebruik maken de veiligheid van het railvervoer complexer?
2. Het feit dat er meerdere vervoerders zijn, maakt het railverkeerssysteem als geheel complexer. Maar, zoals ik ook in mijn brief naar aanleiding van vragen van de heer Roemer (IVW/TER/KAB-TC/07/E31.005.001) schrijf, binnen de spoorsector is voldoende aandacht voor veiligheid om te voorkomen dat er gaten vallen in de totale veiligheidsketen. De integrale aanpak is daarbij een expliciet uitgangspunt.
3. Sluit het veiligheidsbeleid van de verschillende vervoerders wel goed op elkaar aan?
3. Ja. Alle vervoerders hanteren een veiligheidszorgsysteem dat voldoet aan wettelijke criteria en waarop mijn inspectie toeziet. Hierbij is speciale aandacht voor de veiligheid op de raakvlakken tussen de verschillende bedrijven.
4. Voelt u voor een spoorbreed preventief onderzoek naar de integrale spoorveiligheid (bijvoorbeeld een Tripod Delta onderzoek zoals door de FNV is bepleit)?
4. In mijn brief op antwoord van vragen van de heer Roemer (IVW/TER/KAB-TC/07/E31.005.001), ga ik in op deze vraag en nodig ik FNV uit haar plan te presenteren.
5. Is er (bij vlagen) sprake van onverantwoorde werkdruk voor de werknemers van ProRail?
5. Nee. Mijn inspectie heeft in 2005 een onderzoek uitgevoerd naar de werkdruk van treindienstleiders. Hieruit bleek dat een groot deel van het personeel (65%) een te hoge werkdruk ervaart, maar dat niet kon worden vastgesteld dat dit leidt tot onveiligheid. Naar aanleiding van het onderzoek heeft ProRail een aantal verbetermaatregelen uitgevoerd. Ik ben van mening dat ProRail de problematiek van de werkdruk hiermee adequaat aanpakt.
6. Welke trainingen worden geboden aan de medewerkers op het spoor? Is dit vergelijkbaar met het TRM-traject van luchtverkeersleiders?
6. Medewerkers binnen het spoorverkeerssysteem, die een veiligheidsfunctie uitoefenen, moeten voldoen aan de eisen die zijn geformuleerd in het Besluit Spoorwegpersoneel en de Regeling Spoorwegpersoneel. Voor bijvoorbeeld treindienstleiders betekent dit dat zij na hun opleiding een examen moeten afleggen bij een door de Minister erkend exameninstituut conform een door de Minister goedgekeurd examenreglement. Examenisen hebben onder meer betrekking op algemene kennis over de inrichting en terminologie van het spoorstelsel en specifieke kennis van lokale voorschriften.

De aard en complexiteit van het werk van treindienstleiders en luchtverkeersleiders zijn niet vergelijkbaar. De intensiteit en het niveau van de opleidingen zijn dat dus ook niet. De opleiding van treindienstleider wordt door ProRail zelf verzorgd en duurt 13 weken. Het leerprogramma omvat 26 modules die deels algemene kennis van het spoorwegsysteem en deels specifieke thema's bevatten in relatie tot het werk van treindienstleider. De focus van de opleiding ligt niet op theorie maar op zelf doen. Aansluitend volgt een werkplekspecifieke opleiding van 10 a 20 dagen. De vereiste vooropleiding is HAVO/MBO of aantoonbaar vergelijkbaar. Op dit moment wordt de opleiding tot luchtverkeersleider opnieuw vormgegeven. Deze zal bestaan uit een 4-jarige full-time opleiding aan een hogeschool, waarvan 2 jaar gericht op algemene luchtvaartkennis en 2 jaar specifiek gericht op het werk als luchtverkeersleider. Het algemene deel van de opleiding bestaat onder meer uit managementvaardigheden, bedrijfskunde, aerodynamica, mechanica en vliegtuigonderhoud. De treindienstleideropleiding kent hiervoor geen equivalente onderdelen.

7. Is het waar dat, als gevolg van de marktwerking en concurrentie, de spoorwegbedrijven de veiligheid niet meer integraal benaderen? Zo ja, komt de veiligheid lager op de prioriteitenlijst te staan?
7. Nee. Zie mijn antwoord op vraag 2 en mijn antwoord d.d. 2 mei jl. op vragen van de heer Roemer (IVW/TER/KAB-TC/07/E31.005.001).
8. Welke systemen (ATB++/ERMTS etc.) worden door de ons omringende landen (België, Frankrijk, Duitsland) gebruikt?
8. Op dit moment worden in Europa 23 treinbeïnvloedingssystemen gebruikt, zoals blijkt uit de opsomming in Annex B van de Technische Specificatie voor Interoperabiliteit voor het subsysteem "control – command and signalling", die de basis vormt voor de ERTMS/ETCS specificaties. Zes hiervan worden gebruikt in de ons omringende landen België, Frankrijk en Duitsland. Dit zijn Crocodile, Indusi/PZB, KVB, LZB, TBL en TVM. De functionele en technische uitvoering van de systemen varieert sterk. Ook kennen de genoemde systemen vaak verschillende varianten. Zo worden ATB-EG en ATB-NG in de opsomming niet als apart systeem beschouwd. Ook ATB++ (vanaf nu ATB Verbeterde Versie) wordt in deze context niet gezien als apart systeem omdat het een aanvulling is op het ATB-EG systeem. Illustratief is dat de huidige Thalystrein, die in de genoemde landen rijdt, in totaal 7 treinbeïnvloedingssystemen (de bovengenoemde plus ATB-EG) aan boord heeft.
9. Zijn alle aanbevelingen en conclusies uit het rapport van de IVW van 31 oktober 2006, o.a t.a.v. de slecht zichtbare seinen in de boog bij Dordrecht en de geel-rood-uitrijden-situatie in Amsterdam, al uitgevoerd? Zo neen, welke zijn nog niet uitgevoerd en kunt u hiervan de planning aangeven?
9. Ja. De aanbevelingen en conclusies uit genoemd rapport zijn overgenomen door de Stuurgroep STS en het werkplan van de Stuurgroep is uitgebreid.

De in het rapport genoemde recidive seinen zijn beoordeeld in de emplacementenanalyses. Over de voortgang daarvan bent u eerder geïnformeerd aan de hand van de brief van NS, ProRail en Railion aan de minister van Verkeer en Waterstaat over STS 2006, zoals ik die op 6 februari 2007 aan de Kamer heb gezonden (TK 2006-2007, 29 893, nr. 42). Voor ieder sein wordt gezocht naar de beste manier om de kans op en de gevolgen van roodseinpassages te verminderen. Afhankelijk van de specifieke omstandigheden kan dit kan betekenen dat het sein beter zichtbaar wordt gemaakt, er een instelvoorschrift opkomt, dat het voorzien wordt van ATB vv of dat een andere maatregel beter is.

10. Hoe verhoudt het aantal ongevallen op het spoor in Nederland zich tot het aantal ongevallen in de ons omringende landen?
10. Het Europees bureau voor statistiek Eurostat heeft medio 2006 voor het eerst een vergelijking gemaakt van het veiligheidsniveau in de EU-25 landen voor het jaar 2004. Hieruit kan voor de ons omringende landen het volgende overzicht worden gemaakt:

Land	Aantal significante ongevallen	Aantal significante ongevallen per miljoen treinkilometer	Aantal doden ten gevolge railverkeerssysteem, exclusief suicide	Aantal doden per miljoen treinkilometer
Nederland	37	0,3	24	0,19
België	150	1,6	19	0,20
Duitsland	1172	1,3	167	0,19
Frankrijk	142	0,3	93	0,18
Groot-Brittannië	1306	2,7	93	0,19

Bron: Eurostat

Bij de cijfers moet worden aangemerkt dat de gehanteerde definitie voor significant ongeval per land nog kan variëren. Het Europese spooragentschap werkt aan harmonisatie van definities voor ongevallen. Opvallend is dat alle landen ongeveer hetzelfde aantal doden per treinkilometer kennen, maar dat er grote verschillen zijn per beschouwde risicodragers (reiziger, personeel, overig) en ongevaltype (botsing, ontsporing, overwegen, aanrijding, brand, overig). Voor Nederland geldt dat de meeste dodelijke slachtoffers weggebruikers betreft die op een overweg door een trein worden aangereiden (17 van de 24).

11. Kunt u aangeven wanneer het ATB++ volledig is ingevoerd?
11. De Stuurgroep STS heeft mij per brief aangegeven dat aan het eind van het vierde kwartaal van 2008 het ATB++ systeem volledig zal zijn ingevoerd, zoals ook blijkt uit de brief van NS, ProRail en Railion aan mijn ambtsvoorganger over STS 2006 (TK 2006-2007, 29 893, nr. 42).
12. Zijn de bepalingen in de Spoorwegwet, welke gaan over de veilige inrichting en uitrusting van de spoorweginfrastructuur en de (uit)werking daarvan in de praktijk, onderdeel van de evaluatie van deze wet? Zo ja, op welke wijze wordt dit meegenomen?
12. Ja. De vraag die in de evaluatie voorligt is: In welke mate is het zinvol en wenselijk technische of detailregels op te nemen in wet- en regelgeving en in welke mate moet dit aan de beheerder worden overgelaten in het kader van de algemene zorgplicht?
13. Kunt u uitsluiten dat seinen binnen 200 meter afstand van elkaar staan? Zo neen, in hoeveel gevallen bevinden deze seinen zich zo dicht bij elkaar?
13. Nee. Op veel emplacementen bevinden zich seinen binnen 200 meter van elkaar. Dit is al zo sinds de invoering van het seinstelsel.
14. Kunt u aangeven hoeveel seinen zich op minder dan 400 meter van elkaar bevinden?
14. Nee, zie antwoord op vraag 13.
15. Hoe is het mogelijk om een trein, met een remweg van 400 meter, voor het sein stil te zetten, terwijl het sein slechts op 200 meter afstand zichtbaar is?
15. Het seinbeeld "geel" betekent dat de machinist "de snelheid moet begrenzen tot 40 km/u of zo veel minder als nodig is om voor het eerste 'Stop' tonende sein te kunnen stoppen". Anders dan op de weg hebben machinisten op het spoor wegbekendheid, ze weten waar de seinen staan. Ook kennen ze de remkarakteristieken van hun trein. Dit betekent in uw voorbeeldsituatie dat de machinist weet dat hij een sein nadert dat mogelijk 'Stop' toont en waarvan het seinbeeld op 200 meter afstand zichtbaar is. Hij zal na het voorgaande gele sein dan zo hard doorremmen dat zijn remwegafstand afneemt tot minder dan 200 meter.
16. Waarom hanteert ProRail het interne voorschrift dat lichtseinen minimaal 9 seconden voor het bereiken van het sein zichtbaar moeten zijn met een onbelemmerde zichtbaarheid van 200 meter, terwijl de maximale remweg 400 meter is?

16. Ik ben op deze vraag uitgebreid ingegaan in mijn brief aan uw Kamer van 21 maart 2007 (TK 2006-2007, 29 893 en 29 984 nr. 46). Zie ook vraag 15.
17. Waarom heeft u de minimale afstand voor zichtbaarheid van seinen niet opgenomen in wetgeving, zodat treinen altijd op tijd stil kunnen staan?
17. Zoals ik in mijn brief van 21 maart (TK 2006-2007, 29 893 en 29 984 nr. 46) heb aangegeven, is de invulling van de eis van zichtbaarheid van seinen een verantwoordelijkheid van ProRail. Ik heb geen enkele aanleiding te veronderstellen dat ProRail hieraan onvoldoende invulling geeft.
18. Kunt u de stand van zaken geven met betrekking tot het beter zichtbaar maken van alle seinen?
18. Er is geen separaat programma dat tot doel heeft de zichtbaarheid van alle seinen te verbeteren. Het waarborgen van de goede zichtbaarheid is een doorlopende, reguliere beheerstaak. Wel programmatisch opgepakt, binnen het programma van de werkgroep STS, is de emplacementsanalyse. In dit kader zijn ruim 1000 seinen beoordeeld, onder andere op het aspect zichtbaarheid. Voor de stand van zaken met betrekking hiertoe verwijs ik naar de voortgangsrapportage van de Stuurgroep STS (TK 2006-2007, 29 893, nr. 42).
19. Zijn de bepalingen, welke in artikel 25, 26 en 27 van de Regeling Spoorverkeer zijn opgenomen, van kracht op alle in Nederland geplaatste seinen op de hoofdspoorwegen? Moet de beheerder, welke volgens artikel 23 van de Regeling Spoorverkeer zorg draagt voor de plaatsing en de bediening van de seinen in en nabij hoofdspoorwegen, deze bepalingen toepassen?
19. Ja, de beheerder is gehouden aan genoemde artikelen.
20. Hoe interpreteert u artikel 27 van de Regeling Spoorverkeer, waarin staat dat seinen zodanig worden geplaatst dat de bestuurder, afhankelijk van de plaatselijk toegestane maximumsnelheid, in staat is tijdig waar te nemen en daarop op passende wijze te reageren, wetende dat 2006 een stijging van het aantal roodseinpassages in het spoorgoederenvervoer heeft laten zien?
20. Artikel 27 is een algemene bepaling voor de zichtbaarheid van seinen waaraan de beheerder concrete invulling geeft, zie mijn antwoord op vraag 17 en mijn brief van 21 maart. De oorzaak van de stijging van het aantal roodseinpassages in het spoorgoederenvervoer is op dit moment nog in onderzoek. Het is mij nog niet bekend of de zichtbaarheid van seinen een rol speelt.

21. Is bij u bekend of de goederenvervoerders en de vakbond van machinisten (VVMC) al dan niet voorstander zijn van een wettelijke bepaling ten aanzien van de zichtbaarheid van seinen?
21. Nee, dat is mij niet bekend.
22. Is de feitelijke wettelijke situatie dusdanig, dat artikel 8 van de Regeling spoorverkeer boven artikel 53 eerste lid van het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen staat en deze dus overruled?
22. Sinds de inwerkingtreding van de nieuwe spoorwegwet en daarmee de Regeling spoorverkeer, is voor hoofdspoorwegen het Reglement dienst hoofd- en lokaalspoorwegen (RDHL) niet meer geldend. Voor niet-hoofdspoorwegen geldt het RDHL (nog) wel.
23. Is het goed zichtbaar en waarneembaar maken van seinen, bijvoorbeeld als prestatiepunt, onderdeel van het beheerplan?
23. Nee. Het zichtbaar en waarneembaar zijn van seinen is een wettelijke vereiste en daarmee een harde randvoorwaarde. De beheerconcessie en het beheerplan sturen optimalisering van de betrouwbaarheid en beschikbaarheid van de infrastructuur binnen de randvoorwaarden.
24. Zijn de slecht zichtbare 'hoge seinen' geïventariseerd?
24. Zie mijn antwoord op vraag 18.

Ik vertrouw er op u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Camiel Eurlings