



Inspectie Verkeer en Waterstaat

Kenmerk
RI-08V0000.001

Datum
3 april 2009
Rapport
Jaarrapport Verkeersregels

Pagina
1 van 22

Rapport

Datum
3 april 2009

Jaarrapport Verkeersregels 2008

Versie definitief 1.0



Inhoudsopgave

1	Samenvatting	4
2	Rangeren	6
2.1	Inleiding	6
2.1.1	Aanleiding	6
2.1.2	Doelstelling	6
2.2	Werkwijze	6
2.2.1	Achtergrondinformatie	6
2.2.2	Uitvoering	7
2.3	Resultaten	7
2.4	Conclusie	8
3	Snelheidsmetingen	9
3.1	Inleiding	9
3.1.1	Aanleiding	9
3.1.2	Doelstelling	9
3.2	Werkwijze	9
3.2.1	Achtergrondinformatie	9
3.2.2	Uitvoering	9
3.3	Resultaten	9
3.3.1	Snelheidsmeting baanvak Arkel – Geldermalsen aansluiting	11
3.3.2	Snelheidsmetingen bij Pernis	12
3.4	Conclusies	12
3.4.1	Interventies	12
3.4.2	Vervolg	12
4	Vertrekproces reizigerstreinen	13
4.1	Inleiding	13
4.1.1	Aanleiding	13
4.1.2	Doelstelling	13
4.2	Werkwijze	13
4.2.1	Achtergrondinformatie	13
4.2.2	Uitvoering	14
4.3	Resultaten	15
4.4	Conclusie	15
5	Veiligheid bediende cabine	17
5.1	Procesvoering bediende cabine	17
5.1.1	Aanleiding	17
5.1.2	Doelstelling	17
5.1.3	Werkwijze	17
5.1.4	Resultaten	17



5.1.5 Conclusie	19
5.2 Aanwezigheid bediende cabine	19
5.2.1 Aanleiding	19
5.2.2 Doelstelling	19
5.2.3 Werkwijze	19
5.2.4 Resultaten	19
5.2.5 Conclusie	20
5.3 Machinist op de hoogte van (A)TSB	21
5.3.1 Aanleiding	21
5.3.2 Doelstelling	21
5.3.3 Werkwijze	21
5.3.4 Resultaten	21
5.3.5 Conclusie	22



1 Samenvatting

De Inspectie VenW maakt in haar toezicht onderscheid naar een aantal terreinen. Dit zijn: Infrastructuur, Materieel, Personeel en Nieuwe projecten/systemen. Een aantal zaken die daar niet direct onder vallen is samengevoegd in de Inspectie Verkeersregels. Onder de inspecties vallen Baanwerkers en Werkplekbeveiligingsinstructies (WBI) ten behoeve van het veilig werken aan de infrastructuur. Hierover vindt een afzonderlijke rapportage plaats. De onderhavige rapportage bevat een weergave van de in 2008 uitgevoerde inspecties op het terrein Verkeersregels. In verband met de verschillende onderwerpen, is het rapport in verschillende hoofdstukken ingedeeld.

Hoofdstuk 2 Rangeren

Rangeren behoort tot een van de meest risicovolle werkzaamheden in ons land. In 2008 zijn in totaal 349 rangeerbewegingen gecontroleerd bij negentien verschillende spoorwegondernemingen: alle rangeerbewegingen werden conform Spoorwegwet uitgevoerd. Gezien het hoge nalevingspercentage zal in 2009 niet meer gericht op rangeren worden geïnspecteerd maar alleen bij aantreffen van rangeerbewegingen om inzicht te houden of men zich nog aan de regels houdt.

Hoofdstuk 3 Snelheidsmetingen

Het rijden van treinen een hogere dan de toegestane snelheid, vergroot het veiligheidsrisico. In 2008 controleerde de Inspectie VenW 140 treinen op plaatsen waar een tijdelijke snelheidsbeperking (TSB) gold. Zeven treinen reden bij meting meer dan 5 kilometer te hard, waarvan twee treinen 20 kilometer of meer te hard reden (zware overschrijding). Het aantal snelheidsoverschrijdingen in TSB-gebieden nam toe in 2008. De Inspectie VenW zal daarom ook in 2009 snelheidsmetingen in TSB-gebieden houden.

Hoofdstuk 4 Vertrekproces reizigerstreinen

In- en uitstappen uit treinen blijkt een activiteit te zijn die de nodige risico's oplevert. Wat betreft het aantal *gewonde* reizigers wordt de doelstelling (Kadernota) nog niet gehaald. Van 2003 tot en met 2007 zijn bij in- en uitstappen van treinen 131 gewonden gevallen. In 2008 zijn 579 treinen geïnspecteerd: het nalevingsniveau is boven de 98 procent. In 2009 wordt in het bijzonder het vertrekproces ICK- en ICL-materieel gecontroleerd en treinen van "kleine" vervoerders.

Hoofdstuk 5 Veiligheid bediende cabine (drie deelinspecties)

Procesvoering bediende cabine

De machinist moet zich voor het vertrek van de trein van een aantal essentiële zaken te vergewissen, bijvoorbeeld de werking van de dodeman en de ATB. In 2008 werd in 163 treinen geïnspecteerd (totaal zijn er 1630 controle-items gecontroleerd): in vijf gevallen werd geconstateerd dat de machinist voor het



vertrek van de trein zich niet vergewist had van alle essentiële zaken. Gezien het hoge nalevingniveau wordt de inspectie 'procesvoering cabine' low profile gecontinueerd.

Aanwezigheid meerdere personen in de bediende cabine

Afleiding van de treinbestuurder, bijvoorbeeld door aanwezigheid van anderen in de bestuurderscabine, is één van de belangrijkste hoofdoorzaken¹ van de passage van een stoptonend sein. Aanwezigheid bediende cabine is onder voorwaarden toegestaan.

De controles op aanwezigheid in de bediende cabine werden "bij aantreffen" uitgevoerd: in 2008 troffen de inspecteurs, naast de treinbestuurder, vijftien maal een tweede (of meer) persoon aan in de bestuurderscabine. Eenmaal betrof het ten onrecht aanwezig zijn. Het verkregen beeld is niet betrouwbaar. Aanwezigheid "derden" kon niet altijd worden gezien door bijvoorbeeld lichtinval of de hoogte van de cabine. Naar het oordeel van de Inspectie VenW is het aantal overtredingen klein.

Machinist op de hoogte (A)TSB

De machinist moet voor vertrek verifiëren of er voor de door hem te berijden baanvakken bijzondere verkeerssituaties of bijzondere verkeersmaatregelen gelden, veelal maatregelen in de vorm van snelheidsbeperkingen door de tijdelijk slechtere toestand van de spoorbaan. Voorjaar 2008 ontving de Inspectie VenW de melding dat machinisten soms niet op de hoogte waren van de geldende snelheidsbeperkingen. Voor deze inspectie werden 130 machinisten van negentien vervoerders gecontroleerd: in alle gevallen had de treinbestuurder zich van de inhoud van de (A)TSB vergewist.

¹ IVW document 'STS-passages 2005', figuur 4 op pagina 23



2 Rangeren

2.1 Inleiding

2.1.1 Aanleiding

In de Kadernota Railveiligheid 2004 is gesteld dat rangeren tot de meest risicovolle werkzaamheden in ons land behoort. De trendanalyse 2007 van IVW laat zien dat het vijfjaargemiddelde van slachtoffers in deze beroepsgroep een dalende lijn vertoont. In 2003 was dit vijfjaargemiddelde nog zes dodelijke slachtoffers per 10.000 fte's, en in 2007 was dit gedaald tot twee slachtoffers per 10.000 fte's. De streefwaarde voor een maximaal aanvaardbaar risico voor deze beroepsgroep van één dodelijk slachtoffer in de tien jaar, is nog niet bereikt.

2.1.2 Doelstelling

Het doel van de inspectie is het toezicht houden op het naleven van de eisen in de wet- en regelgeving over het (geduwd) rangeren om primair de spoorwegveiligheid te verbeteren en secundair om de streefwaarde van maximaal één dodelijk slachtoffer per tien jaar te verwezenlijken.

2.2 Werkwijze

2.2.1 Achtergrondinformatie

Onderdeel van de inspectie vormen de bepalingen in het Besluit spoorverkeer artikel 14 over (geduwd) rangeren en het zicht dat de machinist op de te berijden rijweg moet hebben. Naar aanleiding van een discussie over de interpretatie van deze bepalingen heeft de Inspectie in februari 2008 de onderstaande uitleg over (geduwd) rangeren gegeven als uitgangspunt voor de handhaving.

Bij een geduwde rangeerbeweging op een goederenemplacement mag de treinbestuurder ervan uitgaan dat het spoor vrij en onbelemmerd is als hij:

1. Het seinbeeld "geel" getoond krijgt:
De wissels liggen dan vast, geen tegengestelde beweging mogelijk.
2. De vrijgave rangeren heeft gekregen:
Gebied is afgesloten voor ander trein- en rangeerverkeer want de toeleidende wissels zijn afleidend gelegd en vergrendeld.
3. Gebruik maakt van de SIS-schakeling:
Alleen rangeren naar kopspoor mogelijk, dus geen ander treinverkeer mogelijk.

Alleen in deze gevallen mag machinist dus rangeren zonder te allen tijde zicht te hebben op de te berijden rijweg.



2.2.2 Uitvoering

De Inspectie VenW controleerde het rangeerproces per rangeerbeweging. Onder het rangeerproces wordt verstaan het op een spoorwegemplacement splitsen of samenvoegen van treinen, dan wel in een bepaalde volgorde op een spoor of naar andere sporen manoeuvreren. Een rangeerdeel wordt gereden door een bestuurder en eventueel begeleid door een rangeerder. Indien wordt gerangeerd met behulp van een op afstand bestuurbare locomotief, welke door alleen een bestuurder wordt bediend, is er sprake van radiolocbesturing.

2.3 Resultaten

In totaal zijn bij negentien spoorwegondernemingen inspecties uitgevoerd: zeventien goederenvervoerders (inclusief vervoerders van voertuigen bestemd voor werkzaamheden aan de spoorweginfrastructuur), één reizigersvervoerder en één onderhoudsbedrijf. Het totaal aantal gecontroleerde rangeerbewegingen, inclusief de bewegingen met een losse locomotief is 349.

De Inspectie VenW heeft bij geen enkele rangeerbeweging geconstateerd dat de rangeerder of de bestuurder (in geval van radiolocbesturing) geen onbelemmerd uitzicht had of hield op de te berijden spoorweginfrastructuur en de daarbij behorende seinen. Dat betekent dat alle 349 geïnspecteerde rangeerbewegingen conform de Spoorwegwet werden uitgevoerd.

De gecontroleerde spoorwegondernemingen zijn goederen- of reizigersvervoerders die middels een verkregen veiligheidsattest of proefattest van de Inspectie, namens de Minister van Verkeer en Waterstaat, recht hebben gekregen op toegang met tractie (spoorvoertuigen) tot de hoofdspoorwegen.

Tabel 1 bevat de vervoerders en het aantal gecontroleerde rangeerbewegingen.

Tabel 1

Vervoerder	geduwd	getrokken	losse loc	totaal
ACTS	1	2	2	5
BAM	0	2	0	2
DB Autozug	2	2	0	4
DB Schenker	6	2	4	12
DLC	1	1	0	2
ERS	0	2	2	4
HGK	0	2	2	4
ITL	0	1	1	2
NedTrain	2	6	8	16
NSR	0	37	15	52
R4Chem	2	6	8	16
Railion	43	70	54	168



RRF	2	4	6	12
RTB	2	1	0	3
Shunter	1	0	0	1
Splzke	0	0	1	1
Strukton	2	2	5	9
Veolia	1	3	9	13
Volker Rail	12	12	0	24
Totalen	77	155	117	349

2.4 Conclusie

Gezien het hoge nalevingspercentage zal in 2009 niet meer gericht op rangeren worden geïnspecteerd maar alleen bij aantreffen van rangeerbewegingen om inzicht te houden of men zich nog aan de regels houdt.

De Spoorwegwet behandelt het onderwerp (geduwd) rangeren slechts summier: paragraaf 2.2.1 van dit jaarrapport geeft aan dat er discussie is met de branche over de uitleg van de wettelijke regels omdat de praktijk de wetgeving heeft ingehaald door te rangeren met radioloc's en SIS-schakelingen. Ook geeft de Spoorwegwet geen uitsluitel over de veiligheid van rangeerders ten aanzien van bijvoorbeeld het rijdend op- en afstappen: evenmin zegt de Spoorwegwet iets over het gebruik van radiolocbesturing waarbij de rangeerder op de smalle opstaptrede van een rijdende wagen staat.



3 Snelheidsmetingen

3.1 Inleiding

3.1.1 Aanleiding

Het rijden van treinen met een hogere snelheid dan is toegestaan, vergroot het veiligheidsrisico. De kans op ongewenste voorvallen neemt daarmee toe. In 2006 was het nalevingsniveau op basis van metingen van de Inspectie 89,9 procent, in 2007 steeg het naar 98,5 procent. Overschrijdingen vonden plaats op trajecten waar een tijdelijke snelheidsbeperking² gold. Omdat het nalevingsniveau hoog ligt, heeft de Inspectie VenW in 2008 alleen snelheidsmetingen uitgevoerd op trajecten waar een tijdelijke snelheidsbeperking gold.

3.1.2 Doelstelling

Het doel van de inspectie VenW is het behouden van inzicht in het nalevingsniveau met betrekking tot snelheidsbeperkingen. De inspectie richt zich specifiek op plaatsen waar een tijdelijke snelheidsbeperking van kracht is.

3.2 Werkwijze

3.2.1 Achtergrondinformatie

Onder een tijdelijke snelheidsbeperking wordt verstaan een door de infrabeheerder opgelegde verlaging van de maximum toegestane snelheid als daartoe een technische noodzaak is en/of de veilige berijdbaarheid in het geding is.

3.2.2 Uitvoering

Bij gemeten overschrijdingen wordt niet gesproken over overtredingen maar alleen over overschrijdingen. Er is een foutmarge gehanteerd van vijf kilometer per uur, zodat snelheidsoverschrijdingen tot en met vijf kilometer per uur niet zijn aangemerkt als overschrijding. Metingen zijn zoveel mogelijk onopvallend uitgevoerd.

Snelheidsoverschrijdingen van meer dan 20 procent van de maximum toegestane snelheid, zijn gemeld aan de betreffende spoorwegonderneming.

3.3 Resultaten

Van juli tot en met oktober 2008 zijn van dertien spoorwegondernemingen 140 treinen gemeten. Dit betrof zowel reizigers- als goederentreinen. De metingen

² Normenkader veilig Werken (NVW) geeft als definitie van TSB "Maatregel waarbij treinverkeer tijdelijk een lagere snelheid heeft dan de op het betrokken spoor gebruikelijke dienstregelingssnelheid."



vonden plaats op acht verschillende plaatsen in Nederland waar een tijdelijke snelheidsbeperking van kracht was.

Onderstaande tabel 2 geeft aan welke vervoerders zij geïnspecteerd:

Tabel 2

Vervoerder	Aantal treinen	Vervoerder	Aantal treinen
ACTS	2	NSR	82
Arriva	12	R4C	3
B-Cargo	1	Railion	15
DLC	1	RRF	2
ERS	5	Strukton	1
HGK	2	Veolia	10
ITL	4		

De onderstaande tabel 3 geeft aan waar de inspecties zijn uitgevoerd en welke snelheidsbeperking ter plaatse gold:

Tabel 3

Baanvak/emplacement	TSB snelheid	Aantal treinen
Dieren nabij km 14.5	80 km / uur	31
Stavoren – Dw nabij km 35.3	80	2
Groningen – Leeuwarden nabij km 62.1	100	10
Hoofddorp nabij km 18.4 en 19.7	90	45
Nijmegen – Venlo nabij km 67.4	70	10
Best nabij km 46.9 (westkant tunnel)	80	12
Waalhaven Zuid nabij km 7.9	40	15

In de onderstaande tabel 4 wordt aangegeven van welke vervoerders treinen zijn geïnspecteerd en hoe vaak een overschrijding van meer dan vijf kilometer per uur van de TSB-snelheid werd gemeten. Omdat er een foutmarge is gehanteerd van vijf kilometer per uur, worden snelheidsoverschrijdingen tot en met vijf kilometer per uur niet aangemerkt als overschrijding.



Tabel 4

Vervoerder	Aantal gemeten treinen	Waarvan > 5 km/uur overschrijding	Gemeten snelheids-overschrijding
ACTS	2	0	
Arriva	12	1	20 km/u te hard
B-Cargo	1	0	
DLC	1	0	
ERS	5	0	
HGK	2	0	
ITL	4	1	30 km/u te hard
NS Reizigers	82	5	1 maal 14 km/u te hard 3 maal 11 km/u te hard 1 maal 6 km/u te hard
R4C	3	0	
Railion	15	0	
RRF	2	0	
Strukton	1	0	
Veolia	10	0	

Zeven treinen reden bij meting meer dan 5 kilometer te hard, waarbij twee treinen 20 kilometer of meer te hard reden:

- Op 19 september reed een trein van vervoerder ITL bij Best 110 kilometer per uur waar 80 was toegestaan;
- Op 4 september reed een trein van Arriva tussen Leeuwarden en Groningen met een snelheid van 120 kilometer per uur waar 100 was toegestaan.

3.3.1 Snelheidsmeting baanvak Arkel – Geldermalsen aansluiting

De aanleiding voor deze inspectie was een klacht dat vervoerder Arriva tussen de haltes Arkel en Geldermalsen-aansluiting, met een hogere snelheid reed dan de toegestane maximum snelheid van 100 kilometer per uur.

Aan de hand van de gemeten snelheden bleek dat:

- vier van de twintig treinen (20 procent) de maximum toegestane baanvaksnelheid niet overschreden.
- dertien treinen (65 procent) een snelheid reden van 100 tot en met 105 kilometer per uur;
- één trein een snelheid reed van 106 kilometer per uur;
- twee treinen reden een snelheid van 107 kilometer per uur.

Met inachtneming van de geaccepteerde procentuele afwijking van vijf procent wordt gesteld dat de spoorwegonderneming Arriva tegen de bovengrens van de wettelijk voorgeschreven maximumsnelheid aanzit.



3.3.2 Snelheidsmetingen bij Pernis

De aanleiding voor deze inspectie was een tijdelijke snelheidsbeperking op de Havenlijn naar aanleiding van de ombouw naar ERTMS waardoor de baanvaknsnelheid was beperkt naar maximaal 40 kilometer per uur. Ter controle van de naleving van deze snelheid heeft de Inspectie ter plaatse controles uitgevoerd om na te gaan of de toegestane maximumsnelheid van 40 kilometer per uur werd overschreden.

In augustus en oktober heeft de Inspectie ter plaatse snelheidsmetingen gehouden: van 30 treinen werd de snelheid gemeten. Bij geen enkele trein werd een snelheid gemeten boven de 40 kilometer per uur.

3.4 Conclusies

3.4.1 Interventies

Naar aanleiding van de twee snelheidsoverschrijdingen van meer dan 20 kilometer per uur, stuurde de Inspectie VenW de betreffende vervoerders (Arriva en ITL Benelux) een waarschuwingsbrief met het verzoek de betreffende machinisten aan te spreken.

3.4.2 Vervolg

Het aantal snelheidsoverschrijdingen³ in TSB-gebieden nam in 2008 ten opzichte van 2007 toe: ook waren de gemeten overschrijdingen hoger dan in 2007. In 2007 reed 1,45 procent van de treinen in TSB-gebied te hard (4 van de 274), in 2008 steeg dat naar vijf procent (7 van de 140). De hoogst gemeten snelheidsoverschrijding in 2007 was 16 kilometer per uur, in 2008 was dat 30 kilometer per uur. De vervoerder zijn aangesproken om maatregelen te nemen. De Inspectie VenW zal daarom ook in 2009 snelheidsmetingen in TSB-gebieden houden.

³ Als snelheidsoverschrijding wordt hier aangehouden meer dan 5 kilometer per uur te hard



4 Vertrekproces reizigerstreinen

4.1 Inleiding

4.1.1 Aanleiding

In- en uitstappen uit treinen blijkt een activiteit te zijn die de nodige risico's oplevert. Gebleken is dat vooral het gedrag van de reizigers en het niet correct uitvoeren van de vertrekprocedure door het personeel de oorzaken zijn van deze onveiligheid⁴. In de Kadernota Spoorwegveiligheid van 1999 en van 2004 is het verbeteren van de reizigersveiligheid een van de belangrijke onderwerpen. Voor de *gewonde* reizigers wordt de doelstelling van 50 procent risicoverlaging ten opzichte van 2003 nog niet gehaald.

Uit de Trendanalyses 2003 tot en met 2007 valt op te maken dat er bij het in- en uitstappen van treinen in totaal (in vijf jaar) 124 reizigers licht gewond raakten, zeven zwaargewond en geen doden vielen. Het letsel voor reizigers bij het in- en uitstappen wordt veroorzaakt door beklemming tussen de deuren of door het meegesleurd worden als de beklemming niet wordt opgemerkt tijdens het vertrekproces.

Volgens het Besluit spoorverkeer is de treinbestuurder formeel degene die moet kijken of de trein kan vertrekken. Elke reizigersvervoerder in Nederland is wettelijk verplicht een veiligheidssystem (VZS) op te stellen, waarin onder andere het vertrekproces wordt geregeld. Het staat vervoerders vrij om de verantwoordelijkheid voor een veilig vertrek van een reizigerstrein bij de conducteur neer te leggen. Het VZS is daarom bepalend voor de wijze waarop bedrijven invulling geven aan het vertrekproces.

4.1.2 Doelstelling

Het doel van deze inspectie is meerledig:

1. Verminderen van het aantal ongevallen bij in- en uitstappen⁵.
2. Controle op de naleving van de bepalingen uit de wetgeving.
3. Een beeld vormen van het uitvoeren van het vertrekproces signaleren van overige risico's.

4.2 Werkwijze

4.2.1 Achtergrondinformatie

Formeel is de bestuurder van de trein degene die zich moet vergewissen of de trein kan vertrekken (artikel 6 Besluit spoorverkeer). In de praktijk is dat zeker voor treinbestuurders van NS Reizigers niet altijd mogelijk (lange trein, boog in

⁴ Kadernota railveiligheid 1999 paragraaf 4.3.3

⁵ Kadernota Railveiligheid 2004, pagina 28



het spoor, cabine verlaten). Het VZS is voor ieder bedrijf verschillend. Wel zijn er voor het vertrekproces procedure veel overeenkomsten, zoals:

1. De chef trein⁶ overziet bij het sluiten van de deuren alle rijtuigen of treinstellen;
2. De chef trein kijkt na het sluiten van de deuren langs de trein om te zien of zich geen personen of hun bagage klem zitten tussen de deuren;
3. Bij vertrek van de trein, dus als de trein zich in beweging zet, bevinden zich geen personen of hun bagage tussen de deuren;
4. Bij vertrek van een trein zijn **alle** deuren van de trein gesloten dus ook de deur waar de chef trein zich bevindt (tot en met 31 december 2008 vormde ICK- en ICL-materieel van NS Reizigers, met toestemming van de Inspectie, een uitzondering).

4.2.2 Uitvoering

De inspectie is uitgevoerd in de periode van 1 januari 2008 tot en met 31 oktober 2008. In deze periode zijn 579 treinen geïnspecteerd op 62 verschillende stations. Tijdens de inspectie is aandacht geschonken aan de volgende elementen:

- Kan de chef trein (hoofdconducteur) of machinist alle deuren overzien bij het vertrekproces;
- Kijkt de chef trein of machinist na het sluiten van de deuren of er iemand klem zit tussen de deuren;
- Zit een persoon of bagage klem tussen de deuren als de trein vertrekt;
- Zijn alle deuren gesloten bij vertrek van de trein.

Naast de reguliere inspecties naar het vertrekproces, heeft de Inspectie VenW geïnspecteerd naar het vertrekproces van ICK- en ICL-materieel. Dit is gehoord Duits materieel met een andere deursluiting dan het reguliere Nederlandse materieel. De aanleiding hiervoor was een melding van een hoofdconducteur van NS Reizigers dat hierbij onveilige situaties zouden ontstaan.

⁶ Bij sommige vervoerders is deze functie vaak neergelegd bij de treinbestuurder



4.3 Resultaten

Uitgesplitst naar vervoerder, werden de meeste geïnspecteerde treinen gereden door NS Reizigers, namelijk 499 van de 572 (86 procent).

Tabel 5

Vervoerder	Aantal geïnspecteerde treinen
NS Reizigers	499
Veolia	28
Arriva	23
Connexxion	11
Syntus	11
NS Regio ⁷	5
NS Internationaal	1
NS Hi speed	1
Totaal	579

Het relatief grote aantal inspecties bij Veolia werd mede veroorzaakt door klachten over overvolle treinen en overvolle perrons. Van de 499 treinen van NS Reizigers die werden geïnspecteerd, bestonden er 82 (14 procent) uit getrokken materieel, de overige treinen waren samengesteld uit stroomlijnmaterieel. In totaal zijn er dertien ICL/ICK-treinen geïnspecteerd en is met circa zestien machinisten en conducteurs gesproken. Tijdens de inspecties zijn geen gevaarlijke situaties waargenomen.

Het nalevingsniveau van de wettelijke bepalingen omtrent het vertrekproces van reizigerstreinen is hoog. De Inspectie VenW hanteert 98 procent als gewenst nalevingsniveau, geen enkel aspect bereikt een lager niveau. In 2007 werd eveneens een nalevingsniveau van boven de 98 procent bereikt.

4.4 Conclusie

In 2009 voert de Inspectie VenW slechts summier inspecties uit bij het vertrekproces bij vervoerder NS Reizigers, uitgezonderd de treinen die bestaan uit ICK- en ICL-materieel. Deze treinen zijn niet voorzien van een centrale meldlamp bij de machinist dat de deuren gesloten zijn. Volgens informatie van NS Reizigers zal dit materieel naar verwachting ook in 2009 en 2010 nog worden ingezet op het gebied van reizigersvervoer.

Naar het oordeel van de Inspectie VenW heeft NS Reizigers voldoende maatregelen getroffen om het vertrekproces met ICK- en ICL-materieel zo veilig

⁷ Baanvak Apeldoorn - Zutphen



mogelijk te laten verlopen, door het inbouwen van een extra mechanische deurvergrendeling en door instructie aan personeel.

Momenteel lopen er gesprekken tussen de Inspectie VenW en NS Reizigers over het verzoek van NS Reizigers om het vertrekproces van treinen met ICK-/ICL-materieel ook in 2009 en verder uit te mogen voeren met de deur van de chef trein open. Afhankelijk van de onderbouwing door NS Reizigers aan de hand van een risicoanalyse kan de Inspectie VenW eventueel besluiten om het verzoek van NS Reizigers in te willigen.

Verder zal de Inspectie VenW het vertrekproces bij andere (kleinere) reizigersvervoerders op het hoofdspoorwegnet intensiever inspecteren dan de afgelopen jaren, en zal ook het vertrekproces bij metrolijnen worden geïnspecteerd.



5 Veiligheid bediende cabine

De inspectie "Veiligheid bediende cabine" bestaat uit drie inspectieonderwerpen:

- procesvoering bediende cabine;
- aanwezigheid in de bediende cabine en
- machinist op de hoogte van de (A)TSB.

5.1 Procesvoering bediende cabine

5.1.1 Aanleiding

In het belang van de verkeersveiligheid op het spoor wordt aan de machinist van de trein de verplichting opgelegd om zich voor het vertrek van de trein van een aantal essentiële zaken te vergewissen. De aspecten die gecontroleerd moeten worden zijn veiligheidsgerelateerde zaken. Zo moet hij onder andere controleren of de dodemansinrichting, automatische treinbeveiligingsinrichting en telecommunicatiemiddelen functioneren. Ook moet hij verifiëren of er bijzonderheden zijn aangaande het materieel, het te berijden baanvak en de te rijden rit.

5.1.2 Doelstelling

Het doel van deze inspectie is het toezien op en het handhaven van de wet- en regelgeving met betrekking tot het cabineproces van treinen met als uiteindelijk doel het nastreven van de veiligheid op en rond de hoofdspoorweg.

5.1.3 Werkwijze

De inspecties werden in het gehele land uitgevoerd in de bediende cabine van zowel reizigers- als goederentreinen. De inspectie was gericht op alle spoorwegondernemingen die op het nationale spoorwegnet rijden. De inspecties vonden plaats door mee te rijden in de bediende cabine. Op deze manier kon de inspecteur controleren op welke wijze de machinist zijn taken uitvoert en kon de machinist worden gevraagd of hij zich van de voorgeschreven zaken vergewist had.

5.1.4 Resultaten

De resultaten van de inspectie zijn beïnvloed door de opvallende aanwezigheid van de inspecteur in de cabine en de bekendmaking als inspecteur: de resultaten geven daardoor een indicatief beeld. Uiteraard gaat er wel een preventieve werking uit van de aanwezigheid van de inspecteur. Door zijn aanwezigheid zal de machinist zeker geconcentreerd zijn en zijn taken een voor een uitvoeren.

In totaal zijn er 1630 controle-items gecheckt. Gedurende de inspectieperiode werd in de bediende cabine van 164 treinen van 22 verschillende vervoerders geïnspecteerd of de treinbestuurder zich van vergewist had van de in de wet



genoemde verplichtingen. In vijf gevallen werd geconstateerd dat de machinist voor het vertrek van de trein zich niet vergewist had, of op de hoogte gesteld was, van alle essentiële zaken. Het betrof drie controleaspecten: bij één trein betrof het de sluitseinen, bij drie treinen het functioneren van de telecommunicatiemiddelen en bij één trein was de machinist niet op de hoogte van de lengte en samenstelling van de trein.

Tabel 6 Gecontroleerde bedrijven

Vervoerder	Aantal	Vervoerder	Aantal
ACTS	4	NS Reizigers	81
Arriva	3	Portfeeders	1
BAM Rail	1	R4C	1
B-Cargo	3	Railion	10
DB Schenker	6	RRF	3
DLC	3	Ruhrthalbahn	2
ERS	2	Spitzke	1
Eurailscout	1	Strukton	2
ITL	3	Syntus	3
MEV	2	Veolia	29
NS Internationaal	1	Veolia Cargo	2

Tabel 7 Overzicht geïnspecteerde items

	Remmen beproefd	Dodeman beproefd	ATB in bedrijf	Telecommunicatiemiddelen	Verlichting voor- en achterzijde	Maximale snelheid	Dienstregeling	Lengte/samenstelling	Gevaarsidentificatienummer en UN-nummer	Ontheffing/vrijstelling
Gecontroleerd	155	156	163	160	163	163	163	163	49	52
Niet gecontroleerd	8	7	0	3	0	0	0	0	0	2
N.v.t.	0	0	0		0	0	0		114	109
Totaal gecontroleerd	163	163	163	163	163	163	163	163	163	163

Het nalevingsniveau gebaseerd op de uitgevoerde inspecties met betrekking tot het feit of de machinist zich voor vertrek van de trein heeft vergewist van essentiële zaken, is hoog. Ook in 2007 voerde de Inspectie VenW eenzelfde



inspectie uit, waarbij de naleving ook hoog was te noemen (98,7 procent). Dit is onder andere te verklaren door de opvallende aanwezigheid van de inspecteurs.

5.1.5 Conclusie

Gezien het hoge nalevingniveau wordt de inspectie 'procesvoering cabine' in 2009 low profile gecontinueerd: deze controles worden meegenomen in andere inspecties en eventueel ook naar aanleiding van klachten en signalen.

5.2 Aanwezigheid bediende cabine

5.2.1 Aanleiding

Afleiding van de treinbestuurder is één van de belangrijkste hoofdoorzaken⁸ van de passage van een stoptonend sein: afleiding kan worden veroorzaakt door de aanwezigheid van andere personen in de bestuurderscabine. Een spoorwegonderneming heeft de wettelijke verplichting om in de bedrijfsvoering maatregelen op te nemen voor het meerijden in de bediende cabine met als doel afleiding van de treinbestuurder tegen te gaan. Daartoe moeten in het veiligheidszorgsysteem (VZS) bepalingen op zijn genomen omtrent het meerijden in de bediende cabine. Deze bepalingen zijn per vervoerder verschillend, bijvoorbeeld ten aanzien van de wijze waarop toestemming wordt verleend en het moment waarop dat gebeurt: schriftelijk, mondeling, achteraf of vooraf en met of zonder cabinekaart.

5.2.2 Doelstelling

Het doel van de inspectie is het toezicht houden op en het handhaven van de wet- en regelgeving met betrekking tot aanwezigheid van onbevoegde personen in de bestuurderscabine om afleiding van de machinist te voorkomen

5.2.3 Werkwijze

De inspectie naar aanwezigheid van personen in de bediende cabine van een trein wordt gehouden "bij aantreffen" op hoofdspoorwegen in Nederland op stations bij aankomst van een trein. Indien een inspecteur naast de machinist een tweede persoon in de bestuurderscabine aantreft, wordt gecontroleerd of de persoon bevoegd is om zich in de cabine te bevinden.

5.2.4 Resultaten

In 2008 troffen de inspecteurs vijftien maal een tweede (of meer) personen aan in de bestuurderscabine. Soms was er een tweede persoon aanwezig bij aankomst van de trein. Ook werd dit feit geconstateerd tijdens het stationnement van een trein.

Het verkregen beeld over aanwezigheid van tweede personen in de bediende cabine is niet betrouwbaar. Er werd alleen gecontroleerd naar (on)bevoegd aanwezig zijn bij aantreffen maar dat kon niet altijd worden gezien door

⁸ IVW document 'STS-passages 2005', figuur 4 op pagina 23



bijvoorbeeld lichtinval, de hoogte van de cabine of door andere oorzaken. Ook was niet altijd duidelijk of er daadwerkelijk toestemming was verleend of dat een tweede persoon onbevoegd in de bediende cabine aanwezig was.

In één geval trof de Inspectie VenW een persoon onbevoegd in de bediende cabine aan. De onderstaande tabel geeft aan de uitgevoerde inspecties aan, gesorteerd naar vervoerder

Vervoerder	datum	Station	Reden	Overtreding
NS Reizigers	10-01-08	Heerlen	Machinist in opleiding	Nee
NS Reizigers	9-4-08	Heerlen	Machinist in opleiding	Nee
NS Reizigers	1-7-08	Weesp	Machinist in opleiding	Nee
NS Reizigers	4-9-08	Zoetermeer	Treindienstl. in opleiding	Nee
NS Reizigers	25-9-08	Amersfoort	Machinist in opleiding	Nee
NS Reizigers	21-2-08	A'dam CS	Vakondersteuning	Nee
Veolia	16-1-08	Venray	VOS – instructie machinist ⁹	Nee
Veolia	22-2-08	Nijmegen	VOS – instructie machinist	Nee
Veolia	19-8-08	Reuver	Machinist in opleiding	Nee
Arriva	14-4-08	Leeuwarden	2 medewerkers ProRail	Nee
Arriva	4-8-08	Leeuwarden	Treinsteward-onbevoegd	Ja
DLC	1-2-08	Terneuzen		Nee
Railion	6-3-08	Kijfhoek	Machinist in opleiding	Nee
Connexxion	19-3-08	Ede	Machinist in opleiding	Nee
ITL	25-4-08	Kijfhoek	Machinist in opleiding	Nee

In acht gevallen werd in de bediende een machinist in opleiding als tweede persoon aangetroffen, drie maal werd een leidinggevende aangetroffen voor begeleiding of instructie. De aangetroffen treindienstleider en medewerkers van ProRail waren in het bezit van een cabinekaart. Slechts de treinsteward van Arriva was onbevoegd in de bediende cabine aanwezig voor het maken van een praatje met de machinist.

5.2.5 Conclusie

Naar het oordeel van de Inspectie VenW is het aantal overtredingen evenals in 2007, klein gebleken. De onduidelijke wetgeving is daar mede debet aan.

Aanwezigheid in de bediende cabine zal in 2009 meer aandacht krijgen in verband met de relatie met STS-passages. Alle geconstateerde aanwezigheid zal getoetst worden op eventueel risico, los van het feit of er toestemming is verleend door vervoerder. Dit gebeurt door uitvraag bij de vervoerders hoe zij meerijden in de bediende cabine hebben geregeld hebben en de risico's hebben

⁹ Betreft de manager spoorwegveiligheid van Veolia die belast is met instructie geven aan machinisten. Op 22-2-2008 idem.



overwogen. Daarnaast zal de Inspectie VenW hier intensiever op gaan controleren.

5.3 Machinist op de hoogte van (A)TSB

5.3.1 Aanleiding

In het belang van de verkeersveiligheid op het spoor wordt aan de treinbestuurder de wettelijke verplichting opgelegd om zich voor het vertrek van de trein van een aantal andere essentiële zaken te vergewissen. Zo moet hij voor vertrek verifiëren of er voor de door hem te berijden baanvakken bijzondere verkeerssituaties of bijzondere verkeersmaatregelen gelden. Deze situaties betreffen veelal maatregelen in de vorm van snelheidsbeperkingen naar aanleiding van de tijdelijk slechtere toestand van de spoorbaan.

Begin 2008 kreeg een inspecteur van de Inspectie VenW de melding dat machinisten soms niet op de hoogte waren van de geldende snelheidsbeperkingen, reden voor de Inspectie VenW om hier gericht op te controleren.

5.3.2 Doelstelling

Het doel van de inspectie is het toezicht houden op en handhaven van de vigerende wetgeving omtrent het feit dat de treinbestuurder voor vertrek van de trein zich heeft vergewist of er voor de door hem te berijden baanvakken bijzondere verkeerssituaties of bijzondere verkeersmaatregelen bestaan.

5.3.3 Werkwijze

De inspecteur stelt zich voorafgaande aan de inspectie inhoudelijk op de hoogte van de geldende TSB dag- en weekpublicatie voor de baanvakken, waar hij de inspectie zal uitvoeren. De inspecteur informeert bij de treinbestuurder van een voor vertrek gereedstaande trein of hij ingevolge artikel 6 van het Besluit spoorverkeer zich heeft vergewist of er op het door hem te berijden baanvak bijzondere verkeerssituaties of bijzondere maatregelen gelden. Hierbij moet de treinbestuurder de bedoelde bijzonderheden kunnen aangeven.

5.3.4 Resultaten

Voor deze inspectie werd in totaal bij 131 machinisten van negentien verschillende vervoerders geverifieerd of ze zich hadden vergewist van de geldende TSB week- en dagpublicatie. In alle gevallen had de treinbestuurder zich van de inhoud van de (A)TSB vergewist.

Tabel 8 (volgende pagina) geeft de aantallen treinbestuurders per vervoerder weer.



Tabel 8

Vervoerder	Aantal	Vervoerder	Aantal
ACTS	3	Railion	13
Arriva	2	RRF	3
B-Cargo	3	Rurtalbahn	2
DLC	3	Spitzke	1
ERS	2	Strukton materieel	1
ITL	3	Syntus	2
MEV	2	Veolia	28
NS Reizigers	60	Veolia Cargo	1
Portfeeders	1	Volkerrail	1

5.3.5 Conclusie

Naar het oordeel van de Inspectie VenW wordt de wetgeving met betrekking tot het vergewissen door de treinbestuurder van bijzondere verkeerssituaties en –maatregelen goed nageleefd.

Door het hoge nalevingsniveau zal de Inspectie VenW in 2009 geen gerichte of structurele inspecties ten aanzien van dit onderwerp verrichten, tenzij uit meldingen blijkt dat er aanleiding toe is. Wel zullen inspecteurs van de Inspectie VenW steekproefsgewijs in 2009 enkele treinbestuurders vragen of ze zich hebben vergewist van bijzondere verkeerssituaties en –maatregelen voor het te berijden traject.