

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1518

Vragen van het lid **Poppe** (SP) over *het verslag van de Spoorwegongevallenraad*. (Ingezonden 10 juni 1997)

- 1  
Hebt u kennis genomen van het verslag van de Spoorwegongevallenraad over de periode 1 juli 1994 – 30 juni 1996?
- 2  
Werkt u aan het opstellen van een Beleidsplan Spoorwegveiligheid, en komt u in dit kader terug op een aantal aanbevelingen van de Raad?<sup>1</sup> Wat is de reden dat twee jaar na dato dit Beleidsplan nog niet verschenen is? Op welke termijn zal het Beleidsplan alsnog verschijnen?
- 3  
Is inmiddels alle materieel voorzien van baanschuivers? Zo neen, kunt u aangeven op welke termijn dit wel gerealiseerd is?<sup>2</sup>
- 4  
Wordt de nieuwe generatie ATB (ATB-NG en ETCS), dat ook ingrijpt bij het negeren van seinen bij lagere snelheid, uitsluitend aangelegd op baanvakken die op dit moment nog niet van ATB voorzien zijn?<sup>3</sup>
- 5  
Bent u bereid om, aansluitend aan uw toezegging, uiterlijk eind december 1997 te berichten over de overige

aandachtspunten die de Raad in haar verslag noemt?<sup>4</sup>

<sup>1</sup> Zie het verslag Spoorwegongevallenraad, pag. 15.

<sup>2</sup> In haar rapportage naar aanleiding van de ontsporing in Zaanstad adviseerde de Raad om alle treinen te voorzien van baanschuivers, teneinde het ontsporingrisico te verkleinen idem, pag. 14/15.

<sup>3</sup> idem, pag. 27 e.v.

<sup>4</sup> Kamerstuk 25 000 XII, nr. 43.

### Antwoord

Antwoord van minister **Jorritsma-Lebbink** (Verkeer en Waterstaat). (Ontvangen 3 juli 1997)

- 1  
Ja.
- 2  
Van de in het verslag van de Spoorwegongevallenraad genoemde zaken komen in het Beleidsplan aan de orde de overwegveiligheid en de veiligheid van de baanwerkers. De projectorganisatie voor de opstelling van het Beleidsplan Verkeersveiligheid Openbaar Vervoer is twee jaar geleden van start gegaan. Het opstellen van een plan kost normaal enige tijd. Thans is een concept-beleidsplan vrijwel gereed. Verwacht wordt dat het Beleidsplan dit najaar zal verschijnen.
- 3  
De Spoorwegongevallenraad heeft naar aanleiding van het openbaar onderzoek van 15 juni 1994 (ontsporing dubbeldekstrein 4583 te Zaanstad op 24 december 1993) de aanbeveling gedaan een onderzoek in te stellen of met een baanschuiver het ontsporingrisico van dubbeldeksmaterieel kan worden verkleind. Deze aanbeveling heb ik destijds overgenomen. Een voorstel van de Spoorwegongevallenraad om alle treinen van een baanschuiver te voorzien, zoals dit op blz. 15 van het verslag van de Raad vermeld wordt, is voor mij nieuw. Aangezien het aanbrengen van baanschuivers bijdraagt aan een beperking van de kans op ontsporingen na overwegbotsingen geef ik u desalniettemin hierbij het volgende overzicht:
  - a. Voor de dubbeldekstreinen (DDM) is thans een ontwerp gereed, plaatsing op dit type materieel is met name vanwege de laaggeplaatste automatische koppeling enigszins complex. Na de zomer neemt NS een beslissing over de inbouw in de serie.
  - b. De nieuwere dubbeldekstreinen type IRM (Inter Regio Materieel) zijn gelijk bij de bouw van een baanschuiver voorzien, ditzelfde geldt voor het dieselmaterieel DM 90.
  - c. Op alle ICM-treinstellen (Intercity Materieel) is inmiddels een baanschuiver aangebracht.
  - d. De inbouw in de dieseltreinstellen van het type DH 1 en DH 2 is momenteel gaande, eind 1998 wordt dit afgerond.

e. De overige treinsteltypes zullen naar het zich laat aanzien niet meer van een baanschuiver voorzien worden vanwege de beperkte restlevensduur.

4

Het is mij gebleken dat deze vraag is gesteld naar aanleiding van de melding op blz. 28 van het rapport van de Spoorwegongevallenraad dat er «alleen plannen lijken te bestaan om die baanvakken waar nog helemaal geen ATB is, te voorzien van een nieuw systeem». Deze melding geeft geen juist beeld. Vernieuwing van het huidige ATB-systeem voor het spoorwegnet is vanwege de beperkte levensduur van dit systeem, een vast gegeven. Thans is echter nog niet aan te geven op welk tijdstip tot vervanging zal worden overgegaan. Bij vervanging moet zeker zijn dat geen onnodig hoge uitgaaf wordt gedaan en tevens dat het systeem gedurende langere tijd in gebruik kan blijven. Bij een versnelde invoering van ATB-NG van NS voor het gehele net wordt niet voldaan aan deze uitgangspunten. Mijn visie op de verdere verbetering van de ATB-voorzieningen op het spoorwegnet alsmede de achtergronden die hierbij een rol spelen heb ik in mijn brief van 6 mei 1996<sup>1</sup> gegeven.

5

Voor het aandachtspunt overwegen verwijs ik u naar het eerdergenoemde beleidsplan verkeersveiligheid openbaar vervoer. Indien zich belangrijke nieuwe ontwikkelingen voordoen ten aanzien van de ATB-problematiek zal ik u daarover eind december 1997 nader berichten. De aandachtspunten communicatie en aarding/hulpverlening uit het verslag van de Spoorwegongevallenraad betreffen een verslag van de ondernomen acties naar aanleiding van vroegere aanbevelingen. Er is derhalve geen aanleiding u hierover eind december 1997 nader te berichten. Ik onderschrijf de visie van de Spoorwegongevallenraad dat goede communicatie en aarding/hulpverlening een belangrijke rol bij de veiligheid van het spoorwegverkeer vervullen.

---

<sup>1</sup> Kamerstuk 24 400 XII, nr. 49.