

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

### 3119

Vragen van het lid **Jansen** (SP) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *een spoorwegongeval bij Maarheeze* (ingezonden 27 juli 2010).

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 17 augustus 2010).

#### Vraag 1

Wat is de oorzaak van het spoorwegongeval bij Maarheeze<sup>1</sup>? Indien de oorzaak nog niet bekend is: wanneer wordt naar verwachting het onderzoek afgerond?

#### Antwoord 1

De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) concludeert op grond van onderzoek ter plaatse dat de aanrijding tussen een trein en een vrachtwagen op een overweg bij Maarheeze op 22 juli 2010 heeft kunnen plaatsvinden doordat de bestuurder van de vrachtwagen de overweg niet tijdig heeft vrijgemaakt. De achterliggende oorzaken hiervan zijn nog niet bekend. Het onderzoek wordt naar verwachting in december 2010 afgerond.

#### Vraag 2

Wat is de onderzoeksprocedure bij spoorwegongevallen? Hoe is verzekerd dat het onderzoek onafhankelijk is? Worden de bevindingen van onderzoeken standaard openbaar?

#### Antwoord 2

Ongevallen op het openbare spoorweginet worden onderzocht door de IVW als toezichthouder op de spoorwegveiligheid. Wettelijk is deze taak vastgelegd in artikel 66 van de Spoorwegwet. Afhankelijk van de omvang van een ongeval (slachtoffers, schade, maatschappelijke impact, etc.) wordt door de IVW een administratief of een uitgebreid onderzoek naar de oorzaken uitgevoerd. Ook kan de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) een onderzoek instellen. In dat geval voert de Inspectie geen eigen onderzoek uit. Naast onderzoek naar de oorzaken wordt getoetst of er tijdens het voorval is afgeweken van wet- en/of regelgeving (specifiek de spoorwegwet). De bevindingen uit het onderzoek worden weergegeven als overtredingen (van de wet), tekortkomingen (wanneer is afgeweken van regelgeving van

<sup>1</sup> <http://www.omroepbrabant.nl/?news/1398941353/Trein+botst+op+vrachtwagen,+drie+gewonden.aspx>

bedrijven) en signalen. Signalen zijn belangrijke aandachtspunten die uit het veiligheidsonderzoek naar voren zijn gekomen, maar geen afwijking op de norm of regelgeving vormen, of zaken waarin niet in een norm of regelgeving is voorzien.

De onderzoeken van de IVW zijn onafhankelijk. Dit is geborgd in artikel 2 van de Regeling Inspectie Verkeer en Waterstaat 2002: «De inspectie is belast met het op onafhankelijke en transparante wijze bevorderen van de handhaving van de wetgeving op het terrein van het ministerie, voor zover dit aan haar is opgedragen.»

De rapporten die resulteren uit de onderzoeken van de IVW zijn openbaar en worden op de website van de IVW gepubliceerd.

Vraag 3

Klopt het dat de desbetreffende spoorovergang bij Maarheeze net vernieuwd was? Zo ja, voldeed de nieuwe inrichting aan de wettelijke eisen?

Antwoord 3

Recente aanpassingen van de overweg en de verkeerssituatie bij de overweg en de vraag of deze voldoen aan de wettelijke eisen en normen die daaraan worden gesteld maken onderdeel uit van het onderzoek dat is ingesteld door de IVW en het KLPD. Dit onderzoek loopt nog.

Vraag 4

Hoe dienen relevante partijen als de vergunningverleners Bijzonder Transport geïnformeerd te worden over wijzigingen van een verkeerssituatie, zoals bij de reconstructie van een spoorovergang? Is deze procedure adequaat en is deze procedure in dit geval correct gevolgd?

Antwoord 4

Als een spoorwegovergang wordt gereconstrueerd, kunnen er gevolgen ontstaan voor het wegverkeer doordat de ligging van de spoorweg wijzigt of doordat er aan de weg die de spoorweg kruist wegverkeersmaatregelen worden getroffen. ProRail informeert de desbetreffende wegbeheerder periodiek en per nieuw geval over wijziging van de ligging van de spoorweg. In het tweede geval worden wegbeheerders betrokken bij de te treffen maatregelen aan de weg uit hoofde van hun wettelijke verantwoordelijkheid. In die gevallen zijn de wegbeheerders van meet af aan betrokken bij de inrichting van de weg en daarmee bekend met de mogelijke gevolgen voor exceptionele transporten. De wegbeheerders zorgen vervolgens per aanvraag om ontheffing voor adequaat advies aan de RDW, waardoor de desbetreffende spoorwegovergang wel (onder voorschriften) of niet wordt bereden. Ik heb geen reden te veronderstellen dat deze procedure niet adequaat is. Of de procedure bij de recente aanpassingen van de overweg bij Maarheeze correct gevolgd is, wordt onderzocht. De IVW heeft hierover contact met het KLPD.

Vraag 5

Viel het transport dat het ongeval veroorzaakt heeft onder de criteria van Bijzonder Transport? Is de procedure voor Bijzonder Transport door alle partijen correct gevolgd?

Antwoord 5

Door het KLPD wordt onderzocht of het betreffende transport bij Maarheeze viel onder de criteria van exceptioneel transport. Of de procedure voor exceptioneel transport correct is gevolgd maakt onderdeel uit van dit onderzoek. De informatie van het KLPD wordt door de IVW gebruikt ten behoeve van het veiligheidsonderzoek.

Vraag 6

Op basis van welke criteria wordt een spoorovergang voorzien van camera-toezicht? Waarom had deze overgang geen camera?

Antwoord 6

ProRail plaatst selectief camera's bij overwegen, maar past geen cameratoezicht toe. Overwegen waarbij veel storingen plaatsvinden als gevolg van vandalisme worden door ProRail voorzien van (tijdelijke) camera's. De camerabeelden worden uitsluitend gebruikt voor analyse achteraf ten

behoefte van het terugdringen van storingen door derden. Uitzondering hierop vormen overwegen die niet automatisch functioneren maar op afstand door de treindienstleider bediend worden. Hiervan zijn er nog slechts 3 in Nederland.

De betreffende overweg in Maarheeze is niet voorzien van camera's omdat hier op grond van bovenstaande geen aanleiding toe was.

#### Vraag 7

Ziet u technische ontwikkelingen (onder meer ICT, ERTMS) die bruikbaar zijn om spoorovergangen beter te beveiligen of de treinbestuurders eerder te waarschuwen bij een gevaarlijke situatie? Zo nee, verdient het naar uw mening overweging om het vervangingsprogramma van spoorovergangen door ongelijkvloerse kruisingen te intensiveren? Zo nee, zou het niet de voorkeur verdienen dat bijzondere transporten spoorwegen zoveel mogelijk ongelijkvloers passeren, ook als dat gepaard gaat met enig omrijden?

#### Antwoord 7

Er zijn diverse technische oplossingen denkbaar om een trein eerder te waarschuwen bij een gevaarlijke situatie. ProRail onderzoekt of kansrijke oplossingen in de praktijk toegepast kunnen worden ter verbetering van de overwegveiligheid. Vooralnog is op basis van analyse geconcludeerd dat beschouwde aanvullende middelen in de praktijk nadelig zijn voor de robuustheid en storingsgevoeligheid van het systeem, extra hinder voor het wegverkeer opleveren en de taakuitvoering van machinisten complexer maken.

De uitgangspunten en doelstelling van het overwegenbeleid zijn opgenomen in de Derde Kadernota Railveiligheid. Het overwegenbeleid is verder uitgewerkt in de notitie «uitwerking overwegenbeleid 2010–2020». De Derde Kadernota Railveiligheid – met als bijlage de genoemde overwegennotitie – heb ik 28 juni 2010 aan uw Kamer aangeboden (TK, vergaderjaar 2009–2010, 29 893, nr.106). Ik zie op dit moment geen aanleiding voor het intensiveren van maatregelen op het gebied van overwegveiligheid.

In geval van een exceptioneel wegtransport dient een ontheffing te worden aangevraagd bij de RDW. Bij de ontheffingverlening is het uitgangspunt dat exceptionele transporten vooral via het hoofdwegennet rijden, waar ongelijkvloerse kruisingen zijn, ook als dit omrijden tot gevolg heeft. Vervolgens zal altijd een deel moeten worden gereden over het onderliggend wegennet dat daarvoor door de wegbeheerders geschikt is verklaard. Per exceptioneel transport wordt de veiligste route gekozen, rekening houdend met factoren als ladingafmetingen, gewicht, hoogte en de specifieke infrastructuur onderweg.

Wanneer een beperkende overweg in de route van het exceptioneel transport is opgenomen vindt overleg plaats tussen de transportonderneming en ProRail over de benodigde beheersmaatregelen voor veilige passage. ProRail stelt aan transportondernemingen informatie beschikbaar over overwegen met beperkend vloerprofiel. Op basis daarvan kan de transportonderneming vooraf bepalen of een overweg geschikt is voor een specifiek voertuig. Het vloerprofiel van de betreffende overweg in Maarheeze kent overigens geen beperkingen.