

Vergaderjaar 2000–2001

22 589

Betuweroute

Nr. 175

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 oktober 2000

Tijdens de behandeling van de Noord-Oostelijke verbinding van de Betuweroute is motie 22 589/nr. 165 aangenomen.

In deze motie wordt mij gevraagd om een norm te ontwikkelen met betrekking tot maximale sluitingstijden van spoorwegovergangen.

Lange sluitingstijden van overwegen zijn een mogelijke bron van verkeers- onveilig gedrag. De lange sluitingstijd zal bij een gehaaste weggebruiker eerder tot onveilig gedrag leiden dan bij een zelfverzekerde weggebruiker. De wegcapaciteit, de intensiteit van het treinverkeer, de treinsnelheid en de variatie daarin zijn belangrijke elementen die van invloed zijn op de veiligheid op overwegen. Bij onveilig gedrag zijn bovengenoemde elementen van invloed op de kans op een ongeval. Stringente toepassing van sluitingstijd normeringen hoeft niet te leiden tot een veilige overweg of tot een zinvolle besteding van rijksmiddelen.

Ik ben daarom van mening dat niet de sluitingstijd moet worden genormeerd maar de mate van de onveiligheid. Als met de motie wordt beoogd dat de veiligheid moet worden genormeerd stem ik van harte in met deze motie.

Voor het definiëren van de maten voor deze onveiligheid biedt de Kadernota Railveiligheid voldoende handvaten om te komen tot een vastgestelde normering.

Ter gelegenheid van deze motie wil ik u aangeven dat de besturing van het werkveld spoorwegveiligheid een omwenteling doormaakt.

Bij het ontwerp van spoorwegprojecten kan onderscheid gemaakt worden in systemen, applicaties en producten. Tot nu toe ging de veiligheidsdiscussie met name over de toe te passen producten en niet over een veiligheidsfilosofie voor systemen. De daarbij behorende veiligheidseisen op top-level niveau voor systemen ontbrak nagenoeg geheel. Aangekondigd in de Kadernota Railveiligheid is de ontwikkeling van beleidsinstrumenten zoals een integraal veiligheidsplan, risiconormering en veiligheidseisen Light Rail enz.

Op dit moment is de invulling van deze top-eisen voor veiligheid in volle gang. Hiervan zullen de eisen voor applicaties en producten afgeleid moeten worden. De rol van een (nationale) overheid of taakorganisatie of exploitant of infrastructuur beheerder moet helder worden weergegeven. Dan wordt in een besturingsmodel zichtbaar wie waarvoor verantwoordelijk is en welke taken die organisatie moet uitvoeren.

Een eerste proeve van de ontwikkeling van dit systeemdenken in veiligheid zal worden gepresenteerd in de vorm van een (concept) normenkader veiligheid Light Rail. De komende maanden zal mijn departement over een concept daarover met het werkveld overleggen, waarna ik u van mijn bevindingen op de hoogte zal stellen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos