

Vergaderjaar 2003–2004

26 699

Railveiligheid

Nr. 6

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 14 juli 2004

Conform mijn toezegging tijdens het overleg op 27 mei 2004 met uw Kamer, bied ik u het rapport aan «Trendanalyse 2003, Trends in de veiligheid van het spoorwegsysteem in Nederland» (bijlage 1)¹. Hierin wordt een beeld gegeven van de ontwikkeling van de spoorwegveiligheid. Dit rapport sluit aan op de vorig jaar aan u toegezonden Trendanalyse 2002. De Trendanalyse is een monitoringsinstrument voor het railveiligheidsbeleid en wordt opgesteld door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Rail. Een deel van de indicatoren is gebaseerd op Europese regelgeving. De Trendanalyse anticipeert hiermee op de eind april 2004 gepubliceerde EU-veiligheidsrichtlijn in zake railveiligheid (bijlage 4; bijlage I van 04/49/EC)¹.

Uit de Trendanalyse 2003 blijkt dat stijgende trend in het aantal passages stoptonend sein (STS) in 2003 zich heeft doorgezet. Tijdens het overleg op 27 mei 2004 meldde ik u dat de STS-problematiek (ook voor het ongeluk in Amsterdam) voor mij een belangrijk aandachtspunt is. Mede naar aanleiding van eerdere Trendanalyses en de conceptrapportage van de Trendanalyse 2003 wordt in een sector breed initiatief de problematiek geanalyseerd en worden maatregelen uitgewerkt. Een belangrijk onderdeel hiervan is het verminderen van de risico's op 400 punten in het spoorwegnet waar treinen met een snelheid van minder dan 40 km/uur kruisen met het pad van treinen met snelheden van meer dan 100 km/uur. Zoals eerder toegezegd zal ik u in het najaar een overzicht geven van de hieruit voortkomende maatregelen.

Hoewel het ongeval op Amsterdam CS van 21 mei 2004 buiten deze analyse valt, blijkt inmiddels wel uit onderzoek dat door IVW is afgerond en gepubliceerd (zie bijlage 5), dat de hoofdoorzaak van het ongeval gelegen is in het negeren van een rood sein. Het belang van de hierboven geschetste aanpak van de STS-problematiek wordt daarmee verder versterkt.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

Naast de bovenstaande conclusie inzake STS geven de overige constatering van de Trendanalyse 2003 deels aanleiding het railveiligheidsbeleid aan te passen. In bijlage 2 vindt u een overzicht van de belangrijkste constateringen en de daaruit voortkomende aanpassingen in het beleid. Mijn voornemen is de aanpassingen nader uit te werken in de nieuwe nota railveiligheid die in het najaar van 2004 zal zijn afgerond. Waar de constateringen in de Trendanalyse 2003 betrekking hebben op de uitvoering door spoorbedrijven (inclusief de infrabeheerder) worden deze bedrijven door mij daarop aangesproken en opgedragen passende maatregelen te nemen.

Naast de Trendanalyse 2003 (bijlage 1)¹ is in een overzicht toegevoegd van nog relevante beleidsaanpassingen uit voorgaande jaren (bijlage 3)¹.

De Trendanalyse is het evaluatie-instrument voor het railveiligheidsbeleid. Om dit naar behoren te kunnen doen is nodig dat:

- informatiesystemen van de partijen op elkaar zijn afgestemd,
- door de verschillende partijen gehanteerde definities onderling overeenkomen,
- datasystemen uitwisseling mogelijk maken.
- analyses toetsbaar en inzichtelijk zijn.

Bovenstaande punten zullen in toekomstige Trendanalyses verder uitgewerkt worden.

Voor een goed gebalanceerd veiligheidsbeleid is inzicht in de veiligheids-situatie op het spoor en een zorgvuldige evaluatie van het beleid essentieel. De Trendanalyse is in mijn ogen een belangrijk onderdeel van een transparant railveiligheidsbeleid.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.