

Vergaderjaar 2003–2004

26 699

Railveiligheid

Nr. 7

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 29 juli 2004

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft op 27 mei 2004 overleg gevoerd met minister Peijs van Verkeer en Waterstaat over **de veiligheid op het spoor (26 699, nr. 5)**.

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissie

Volgens mevrouw **Gerkena** (SP) moeten ter verbetering van de veiligheid op het spoor na alle recente (bijna) ongevallen nu eindelijk eens structurele maatregelen worden genomen, al kost dat het nodige geld. In haar brief legt de minister uit welke levels het modulaire systeem ERTMS (European Rail Traffic Management System) heeft, maar dat is eigenlijk niet zo relevant voor het bestaande spoor dat nu al aanzienlijk veiliger kan worden gemaakt met het STM-systeem (Specific Transmission Modules), waarvan op dit moment in België en Zwitserland al volop gebruik wordt gemaakt. Voordeel daarvan is dat STM het oude ATB-systeem (automatische treinbeïnvloeding) kan aanvullen en later kan worden gebruikt om ERTMS te vervolmaken. Is de minister bereid hiermee te beginnen? Daarvoor zal wel meer nodig zijn dan de 40 mln. euro die de minister er vooralsnog voor heeft uitgetrokken, maar als zij de veiligheid op het spoor inderdaad zo hoog in het vaandel heeft staan als zij zegt, zal zij dat echt nog wel op haar begroting kunnen vinden. Een veilig spoor is meer dan een statistiek over het mogelijke aantal doden en gewonden. Het is een maatschappelijk vraagstuk, want de reiziger moet op het spoor kunnen vertrouwen.

Er kunnen nu al maatregelen worden genomen die weinig of geen geld kosten. Een trein zou pas mogen vertrekken als het spoor helemaal vrij is en er dus ook geen geel licht meer is. Als de ATB niet functioneert, bijvoorbeeld door een te lage snelheid, zou geen gebruik meer mogen worden gemaakt van gedeelde rijwegen. De 1200 verkeerd gepositioneerde seinen moeten worden verplaatst en waar het zicht belemmerd wordt, moet snel actie worden ondernomen. Alle communicatie – behalve de noodoproepen – zou via de conducteur moeten lopen opdat machinisten minder worden afgeleid.

Mevrouw Gerkena dringt erop aan dat de minister in plaats van weer nieuwe onderzoeken nu eens daadkrachtig optreedt. Onderzoek van de

¹ Samenstelling:

Leden: Duivesteyn (PvdA), Dijksma (PvdA), Hofstra (VVD), ondervoorzitter, Timmermans (PvdA), Van Bommel (SP), Van der Staaij (SGP), Oplaat (VVD), Geluk (VVD), Atsma (CDA), voorzitter, Dijsselbloem (PvdA), Depla (PvdA), Van As (LPF), Van Gent (GroenLinks), Duyvendak (GroenLinks), Bruls (CDA), Gerkena (SP), Van Lith (CDA), Van Hijum (CDA), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), Mastwijk (CDA), Boelhouwer (PvdA), Dubbelboer (PvdA), De Krom (VVD), Hermans (LPF), Dezentjé Hamming (VVD) en Haverkamp (CDA).

Plv. leden: Heemskerk (PvdA), Samsom (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Smeets (PvdA), De Ruiters (SP), Slob (ChristenUnie), Aptroot (VVD), Szabó (VVD), Hessels (CDA), Van Dijken (PvdA), Waalkens (PvdA), Herben (LPF), Vos (GroenLinks), Halsema (GroenLinks), Ten Hoopen (CDA), Vergeer (SP), Van Haersma Buma (CDA), Buijs (CDA), Jager (CDA), Giskes (D66), Van Winsen (CDA), Van Dam (PvdA), Verdaas (PvdA), Van Beek (VVD), Van den Brink (LPF), Luchtenveld (VVD) en De Pater-van der Meer (CDA).

IWV (Inspectiedienst van Verkeer en Waterstaat) heeft al uitgewezen dat er 1200 seinen moeten worden verplaatst en over extra sporen en wissels wordt ook al lang gesproken.

De voorzitter van de Raad voor de Transportveiligheid (RvTV), de heer Van Vollenhoven, heeft voorgesteld dat de raad geen diepgaander onderzoeken meer doet als bij eerste inspectie de toedracht van een ongeval duidelijk lijkt te zijn. Mevrouw Gerkens heeft hier respect voor, want wat is de zin van onderzoek als er vervolgens niets met de uitkomsten ervan wordt gedaan? Het toch al beperkte budget van de raad kan dan wel beter worden besteed. Bovendien is het toch aan de politiek om het werk van de raad serieus te nemen en zijn aanbevelingen op te volgen?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) heeft begrepen dat de voorlopige conclusie van de RvTV is dat het spoorwegongeluk in Amsterdam afgelopen vrijdag ook is veroorzaakt doordat de machinist door rood sein is gereden. Dit zet dit algemeen overleg onder extra druk.

Vorig jaar werd 281 keer door een rood sein gereden en dat heeft natuurlijk tot nogal wat incidenten geleid. Daarom moet dit probleem worden aangepakt. De veiligheid op het spoor zal zeker verbeteren als het aantal malen dat door rood wordt gereden tot het uiterste wordt teruggedrongen.

In het debat over de verbetering van de veiligheid op het spoor staat het beveiligingssysteem in het centrum van de belangstelling, maar er zijn ook nog andere problemen die moeten worden aangepakt. De veiligheid van de baanmedewerkers verdient aandacht, maar ook het feit dat machinisten tegenwoordig volop een GSM gebruiken. Een ander punt van aandacht is de relatie tussen het beveiligingssysteem en het achterstallig onderhoud van het spoor. Een krakkemikkig spoor met bovenleidingen die het om de haverklap begeven, zal het effect van een goed beveiligingssysteem te niet doen.

Al sinds het begin van de jaren negentig wordt gevraagd om een nieuw beveiligingssysteem, maar tot nu toe is er weinig gebeurd. De regering lijkt zich in een klem te bevinden tussen de mogelijkheden die het nieuwe Europese systeem biedt en de maatregelen die op korte termijn zijn geboden om in ieder geval 400 knelpunten op het spoor weg te werken. Voor mevrouw Dijksma toont het ongeluk van afgelopen vrijdag nog eens aan dat nu echt actie moet worden ondernomen. Het is goed dat de minister nu heeft aangekondigd dat die 400 knelpunten op korte termijn zullen worden aangepakt. Als dit goedkoper en sneller kan als wordt afgezien van het nieuwe Europese systeem, is dit geen probleem. De vraag is echter of de minister zichzelf niet zal tegenkomen als zij op termijn op de baanvakken waar dan nu het ATB-systeem nieuwe generatie (ATBNG) wordt aangebracht, moet overgaan op het Europese systeem. Is deze aanpak niet een dubbele investering op korte termijn? In dat geval zou onmiddellijk het Europese systeem moeten worden toegepast. Zal Nederland niet sowieso worden gedwongen om voor dit Europese systeem te kiezen? Is de minister bereid de Kamer een stappenplan voor te leggen waaruit blijkt hoe de invoering zal verlopen en welke termijnen daarvoor worden gehanteerd?

De RvTV heeft de Kamer gevraagd of zij voortaan ook niet het verslag wil van zijn onderzoeken van incidenten waaraan het rijden door rood licht ten grondslag ligt. Mevrouw Dijksma zou dat zeker willen, maar vindt dan wel dat de Kamer bereid moet zijn om de handschoen op de pakken en de problemen aan te pakken. De raad heeft wel iets beters te doen dan steeds maar weer hetzelfde op te schrijven en te constateren dat er weer niets mee gebeurt. De minister heeft in antwoord op de kritiek van de voorzitter van de raad gezegd dat er voor hem nog wel anderen zijn. Graag verneemt mevrouw Dijksma van de minister welke consequenties zij daaraan verbindt.

De heer **Van Hijum** (CDA) wil in dit verband ook niet onvermeld laten de botsing tussen de minister en de voorzitter van de RvTV, waarbij hij maar in het midden wil laten wie van hen door het rode sein is gereden. Hij wil hiermee zeggen dat het een slechte zaak is dat de minister en de voorzitter van zo'n belangrijk onderzoeksorgaan publiekelijk met elkaar in discussie gaan over zo'n belangrijk onderwerp als de veiligheid op het spoor. Hij hoopt dan ook dat de minister binnenkort met de voorzitter van de RvTV om de tafel gaat zitten om met elkaar weer on speaking terms te komen omdat het van groot belang is om gezamenlijk daadkrachtig en snel aan de slag te gaan om de veiligheid van het spoorwagennet te verbeteren. Het rijden door rood licht is volgens de Inspectie van Verkeer en Waterstaat de belangrijkste oorzaak van de 10 tot 15 (bijna) treinbotsingen per jaar. Het aantal van 21 zwaar gewonden en 102 licht gewonden in 2003 vindt de Inspectie verontrustend hoog. Er is dus alle reden om snel maatregelen te nemen, in eerste instantie gericht op verbetering van de veiligheid op korte termijn, zoals vermindering van het aantal roodlichtpassages, bijvoorbeeld door het beter zichtbaar maken van seinen en verbetering van de opleiding van machinisten. Daarnaast zal aanpassing van beveiligingssystemen op een aantal kritieke punten enig soelaas bieden. Het is een goede zaak dat de minister inmiddels 40 mln voor verbetering van de veiligheid heeft uitgetrokken, waarmee zij laat zien dit probleem serieus te nemen. Uit haar brief begrijpt hij dat op dit moment wordt bezien welke maatregelen moeten en kunnen worden genomen en hoeveel geld daarvoor nodig is. Wanneer zal de Kamer daarover worden geïnformeerd? Kan de minister nu al aangeven wat zij met dit pakket beoogt, bijvoorbeeld als het gaat om het aantal roodlichtpassages? Op langere termijn zal een Europees systeem worden ingevoerd, niet alleen uit een oogpunt van veiligheid, maar ook om de capaciteit beter te benutten. Denkt de minister daarbij inderdaad aan een termijn van 20 jaar, zoals de heer Van Hijum uit de media heeft begrepen? Over dat Europese systeem wordt al veel langer nagedacht, maar tot op heden is er nog geen strategie voor ontwikkeld en is het nog slechts bij voornemens gebleven. 20 jaar lijkt wel ver weg, maar dat is het natuurlijk niet voor zo'n complexe en ongetwijfeld ook dure operatie. Het is dan ook van belang om snel met een concreet stappenplan voor de invoering te komen. Wanneer zou deze minister dat aan de Kamer kunnen presenteren? Zijns inziens is het ook van belang om zoveel mogelijk kapitaalvernietiging te voorkomen. Daarom moet op dit moment al worden ganticieerd op invoering van dat Europese systeem. Wordt dat nu al gedaan bij de aanleg of vervanging van infrastructuur, bij aanschaf van rollend materieel en bij verbeteringen van het bestaande veiligheidssysteem?

Volgens de heer **Duyvendak** (GroenLinks) zou je kunnen zeggen dat het ongeluk van de afgelopen weekend relatief gezien nog zo goed is afgelopen als je naar de ravage kijkt. Omdat dit het zoveelste (bijna) ongeval op het spoor is, moet het nu iedereen toch wel duidelijk zijn dat de veiligheid op het spoor als serieus probleem moet worden gezien dat zijns inziens met name wordt veroorzaakt door achterstallig onderhoud aan de infrastructuur, de rails, de wissels, de bovenleidingen, de seinen. Dat constateerde de Inspectie Verkeer en Waterstaat in haar rapport over 2002 waarin over een zorgelijke staat van onderhoud wordt gesproken, maar bijvoorbeeld ook prof. Horvat die een explosieve toename signaleerde van gebreken aan het spoor die ernstige effecten zouden kunnen hebben. De afgelopen tijd is wat geld binnen het spoorbudget verschoven om iets te kunnen doen aan wissels en seinen die niet werkten, maar onvoldoende en ten koste van het invoeren van een goed veiligheidssysteem. Volgens de Inspectie zou ProRail eind 2004 een monitoringssysteem klaar zou hebben voor de kwaliteit van de onderhoud van de infrastructuur. Hoe zit het daarmee?

Een ander probleem is de veiligheid die in gevaar komt door het negeren van een rood sein. Heeft de Inspectie in een rapportage in 2002 inderdaad geconstateerd dat rode seinen in toenemende mate worden genegeerd omdat machinisten te veel worden afgeleid, bijvoorbeeld door mobiele telefoons en portofoons? Waarom kan NS geen gebruik maken van het telersysteem van ProRail? Heeft de heer Duyvendak goed begrepen dat veel seinen ook niet goed zichtbaar zijn?

Als er al door een rood sein wordt gereden, zijn er allerlei systemen die dan nog ongelukken kunnen voorkomen. Met het huidige ATB-systeem blijkt dat niet altijd te lukken. De minister komt in eerste instantie met 40 mln om daar iets aan te doen. Op zich is dat natuurlijk een goed signaal, maar de onderbouwing daarvan vindt hij nog wat mager. Waarom precies 40 mln en wat kan daarmee worden gedaan? Wordt nu de ATBNG geïnstalleerd of worden nu al functionaliteiten van het nieuwe systeem ingebouwd, hetgeen volgens deskundigen heel goed mogelijk is?

De RvTV is een onafhankelijk orgaan en de voorzitter daarvan moet dan ook op elk moment kunnen zeggen wat hij nodig acht. De heer Duyvendak hoopt dat hij dat ook zal blijven doen, al moet hij dan niet schrikken als daarop wordt gereageerd. Dat hoort ook bij het spel: publieke uitlatingen worden vaak gevolgd door publieke discussie. De minister stelt dat verder geen onderzoek meer zal worden gedaan als het inderdaad door gebreken in de ATB komt, maar de heer Duyvendak zou toch wel graag willen weten waarom een machinist door een rood sein is gereden. Ook zou hij graag de rapportages van de RvTV ontvangen om in de Kamer draagvlak te krijgen voor noodzakelijke investeringen in veiligheidssystemen op het spoor. Hij hoopt dat de raad met zijn beperkte budget zelf ook eens wil bekijken hoe de staat van onderhoud van het spoor zich verhoudt tot de veiligheidssituatie op het spoor.

Ook de heer **Van der Ham** (D66) zou graag zien dat er meer werd geïnvesteerd in het spoor, opdat ook de veiligheid kan worden vergroot, maar hij moet aan de andere kant wijzen op het beperkte budget, waardoor altijd keuzes zullen moeten worden gemaakt. In dat licht gezien, waardeert hij het dat de minister desondanks toch 40 mln probeert vrij te maken. Vervolgens vraagt hij of de minister kan zeggen wanneer het definitieve rapport van de RvTV over het ongeval bij Amsterdam kan worden verwacht en wanneer eerste ATB-generatie door de tweede generatie zal worden vervangen.

Het onderzoek geeft 400 risicovolle plekken op het spoorweginet aan waarop na het passeren van een rood sein een ongeluk kan plaatsvinden met een trein die ten minste 100 km rijdt. Na het ongeluk in Amsterdam blijkt wel dat een aanrijding ook ernstige gevolgen kan hebben als de trein minder dan 100 km rijdt. Moet de definitie van risicovolle punten dan niet verder worden aangescherpt?

In haar brief stelt de minister dat bij botsingen in de afgelopen tien jaar geen enkele keer het falen van het ATB is geconstateerd, maar dat staat haaks op hetgeen de voorzitter van de RvTV schrijft.

De heer **Slob** (ChristenUnie) wijst erop dat nu niet voor de eerste maal ernstige zorgen worden geuit over de veiligheid van het spoor en vindt dan ook dat het hoog tijd wordt om die veiligheid goed aan te pakken, zonder er een politieke aangelegenheid van te maken. Veiligheid is immers een van de kerntaken van de overheid. De minister geeft daar ook blijk van met haar voorstel om in eerste instantie 40 mln voor uit te trekken.

Het is hem opgevallen dat het overzicht van ongelukken alleen maar rept van ongevallen met reizigerstreinen, maar hoe zit het met goederentreinen? Zijn daar ook gegevens van bekend?

Het is volgens hem niet voldoende om op het gebied van de veiligheid van het spoor in beweging te komen, zoals de minister ook heeft gedaan,

maar zou er ook een versnelling moeten plaatsvinden in de uitvoering van plannen die er al liggen en dan niet alleen voor de korte, maar ook voor de lange termijn. Kan de minister in dit verband concreet aangegeven wat zij van plan is? Is zij inderdaad van plan om de nieuwe ATB op het gehele Nederlandse net in te voeren, behalve op de Betuweroute, HSL Zuid en Amsterdam-Utrecht waar de Europese standaard ETCS zal worden ingevoerd? Denkt zij dat op langere termijn het hoogste niveau ETCS kan worden ingevoerd, waardoor ook vergroting van de capaciteit van het net mogelijk is? Kan zij bij benadering aangegeven hoeveel die opschaling van level 2 naar level 3 van het ETCS zal kosten?

Uit de brief van de minister kan de heer Slob niet helemaal opmaken in hoeverre de 40 mln zal leiden tot meer toepassing van de nieuwe generatie ATB en hoe ver Brussel al is met het voorschrijven van ETCS.

In aansluiting op de vorige spreker vraagt ook hij wat nu exact de definitie van risicovol is. Als hij het goed begrijpt, vallen botsingen met lagere snelheden dan 100 km per uur na passage van een rood sein daar niet onder. Ook hij zou dat vreemd vinden gelet op de enorme ravage die het ongeluk van afgelopen vrijdag liet zien.

De heer **Hofstra** (VVD) wil allereerst de indruk wegnemen, mocht die al bestaan, dat regering of parlement de onveiligheid op het spoor welbewust in stand houden. Ook kan volgens hem niet worden ontkend dat de ATB die is ingevoerd na het zeer ernstige ongeval bij Harmelen in de zestiger jaren, over het algemeen goed heeft gefunctioneerd. In 30 jaar tijd is er geen enkele reiziger om het leven gekomen als gevolg van het rijden door rood licht, terwijl er in het wegverkeer toch zo'n 1000 dodelijke slachtoffers per jaar te betreuren zijn. Er wordt natuurlijk alles aan gedaan om dat aantal te verminderen, maar hij heeft er toch wat moeite mee als na het spoorongeval van afgelopen vrijdag, dat natuurlijk gelukkig niet zo ernstig is afgelopen, eigenlijk alleen maar naar de onveiligheid op het spoor wordt gewezen. Als er op het spoor dodelijke slachtoffers zijn te betreuren, dan vallen die bij spoorwegovergangen, bij baanwerkers en rangeerders.

Hij durft de stelling te betrekken dat ATBNG hetzelfde veiligheidsniveau biedt als ETCS (European Train Control System). Het eerder genoemde ERTMS is geen veiligheids- maar een managementsysteem. Het systeem dat Europa wil voorschrijven wordt op dit moment nog ontwikkeld. Natuurlijk moet dat worden ingevoerd als het er eenmaal is, maar dan wel geleidelijk. Het verbaast hem overigens dat dit volgens de minister tussen de 3 en 5 mld euro zal kosten, terwijl het twee jaar geleden nog tussen de 1 en 1,5 mld was. Nu wil de minister alvast 40 mln, slechts 1%, uittrekken. Hij ziet haar voorstellen graag tegemoet, maar wil nu al zeggen dat dit bedrag moet komen uit het spoorbudget.

In het wegverkeer krijgt men een bekeuring als men door rood licht rijdt. Krijgt een machinist die ook en, zo ja, hoe hoog is die dan, wie betaalt die en wie int die? De heer Hofstra vindt het wel erg ver als een machinist die door rood licht rijdt alleen maar naar een bijscholing moet, zoals hij uit de brief van de minister begrijpt.

Ten slotte wil hij niet nalaten de grote waardering van zijn fractie uit te spreken voor het werk van de RvTV en zijn voorzitter. Gelet op het grote belang dat die raad voor de veiligheid op het gebied van het transport heeft, ziet hij graag dat de discussie over uitlatingen van welke kant dan ook wordt gesloten en aan de slag wordt gegaan!

Ook de heer **Van der Staaij** (SGP) vindt het van groot belang dat het spoorongeval van afgelopen vrijdag nauwkeurig wordt onderzocht. Terecht wordt in dit verband gewezen op de ATB, waarover overigens al langer wordt gesproken. In die zin heeft hij er ook begrip voor dat de voorzitter van de RvTV daarover uitspraken heeft gedaan.

Overigens veroudert niet alleen het veiligheidssysteem op het spoor, ook het elektriciteitssysteem is vooroorlogs en loopt ver achter bij dat in omringende landen. Hetzelfde geldt voor het niveau van het achterstallig onderhoud van het spoornet. In het verleden is veel aandacht en ook geld besteed aan aanleg van prestigieuze lijnen; nu moet worden geïnvesteerd in kwaliteit en veiligheid van het bestaande.

Naar zijn mening is het Nederlandse spoorwagennet hard toe aan een integrale en toekomstvaste revisie. Hij begrijpt dat dit ook de insteek van de minister is, maar vraagt zich wel af hoe zij die aanpak wil waarborgen. Met de 40 mln euro kan toch slechts een relatief kleine aanpassing plaatsvinden. Wanneer komt zij met een duidelijk stappenplan voor het totale net? Hoe verhouden de investeringen zich die de minister op korte en op lange termijn wil plegen, met name de verbetering van de huidige ATB in relatie tot invoering van het toekomstige ETCS? Ook zal moeten worden bezien in hoeverre die mega-investering zichzelf kan terugverdienen. In 1998 concludeerde RailNed immers dat met invoering van het nieuwe veiligheidssysteem inclusief een nieuw stroomstelsel zo'n 5 mld euro kan worden bespaard via uitbreiding van de capaciteit van het net. Wat kan daarover op dit moment worden gezegd?

Ten slotte vraagt hij nog welke consequenties de voortgaande commercialisering van het spoorvervoer voor de veiligheid heeft. Steeds vaker worden bij stations rode signalen genegeerd, waarschijnlijk door de toenemende drukte op het spoor en om zo meer treinen te kunnen laten rijden. Dat levert wel een betere dienstverlening op, maar vergroot anderzijds wel de kans op ongelukken. De minister wuift dit zo'n beetje weg met de opmerking dat ProRail verantwoordelijk is voor de instelling van rijwegen en dat die geen belang heeft bij commercialisering, zoals de NS, maar zij legt met commercialisering volgens hem wel een druk op het systeem als geheel. Zou dit aspect niet nadrukkelijker moeten worden meegenomen bij toekomstige ontwikkelingen rond het spoor?

Antwoord van de minister

Het verheugt de **minister** dat geen van de gewonden van het ongeluk van afgelopen vrijdag meer in het ziekenhuis ligt, waarmee zij uiteraard niet wil zeggen dat alles weer goed is. Vanaf deze plaats wil zij ook graag alle betrokkenen sterkte wensen bij het verwerken van de gevolgen van dit ongeluk. NS Reizigers heeft veel contact met de gewonden, maar ook met degenen die in enig materieel opzicht schade van dit ongeval hebben ondervonden.

Wat er precies mis is gegaan, wordt op dit moment nog uitgezocht door de Inspectie die verwacht het definitieve rapport eind juni te kunnen uitbrengen. Zij kan dan op dit moment dan ook niet zeggen of er sprake is geweest van een roodlichtpassage en/of problemen met de ATB. In de media wordt uiteraard gezinspeeld op de oorzaken en wordt de schuld over het algemeen op het beveiligingssysteem geschoven. Dat systeem moet ernstige ongevallen voorkomen. Inderdaad zijn de afgelopen decennia op baanvakken die van het ATB-systeem zijn voorzien geen ongevallen met dodelijke slachtoffers voorgekomen ten gevolge van roodlichtpassages. Het spoor is verreweg het meest veilige vervoermiddel. Elk jaar zijn er 1066 dodelijke slachtoffers in het wegverkeer en vallen er zo'n 18 500 gewonden, terwijl Nederland toch nog een van de veiligste landen van Europa is. Als je kijkt naar het aantal dodelijke slachtoffers per miljard reizigerkilometers is het spoor beduidend veiliger dan andere vervoersmodaliteiten. Ongevallen zijn niet uit te sluiten, een 100% veiligheid kan niemand garanderen, zoals afgelopen vrijdag ook wel is gebleken.

Zij erkent dat de afgelopen tien jaar het aantal roodlichtpassages is gestegen van ca. 150 tot 280. Vanaf 2000 leek er sprake te zijn van een daling, maar in 2003 was er weer sprake van een stijging. Ook haar baart

dat grote zorgen. In maart is daarom door het ministerie en de inspectie een sectorbrede werkgroep in het leven geroepen om een integrale en voortvarende aanpak te verzekeren. Op advies van onder meer de Inspectie is besloten om de zichtbaarheid van seinen waar nodig te verbeteren, om lampen met een betere lichtopbrengst te gebruiken en waar nodig beter te plaatsen en opvallender uit te voeren. Voorts worden er analyses van emplacements opgesteld en zijn de risicovolle punten geïnventariseerd. Begonnen is met de punten die direct aanpak behoeven en dat blijken er zo'n 400 te zijn. Het zijn punten waar gevaar ontstaat doordat er twee treinen met verschillende snelheden rijden, waarvan de een met minder dan 40 km, en er een door het rood licht rijdt. Overigens zat Amsterdam daar niet bij. De RvTV heeft inderdaad al eerder geadviseerd om de ATB snel te vervangen. De minister herinnert eraan dat haar voorganger al heeft laten weten dat ombouw van het gehele net tot ATBNG geen optie is en zeker niet op korte termijn. Ook daarom is de afgelopen tijd een studie gemaakt naar mogelijkheden om de huidige ATBEG, dus de eerste generatie, ook met snelheden lager dan 40 km effectief te laten zijn. Het voorstel is daarmee op die 400 punten te beginnen en om dergelijke punten niet meer op andere plaatsen te laten ontstaan. Zij beseft wel degelijk dat nog verder zou moeten worden gegaan, maar gelet op de financiële en personele capaciteit moeten er keuzes worden gemaakt en wordt het over het algemeen verstandig geacht om hiermee in ieder geval te beginnen. Ondertussen kan dan worden gezien welke stappen daarna moeten volgen.

Naast maatregelen in de sfeer van de infrastructuur moeten er natuurlijk ook maatregelen worden genomen in de sfeer van het personeel, opdat het voorkomen van roodlichtpassages in het centrum van de belangstelling komt te staan, een soort training in de waakzaamheid bij machinisten en verhoging van de bewustwording van de gevaren als er een sein op rood staat. Dat geldt niet alleen voor de opleiding op zich, maar ook de nascholing die machinisten regelmatig moeten volgen. Voorts wordt gedacht aan het plaatsen van roodlichtdetectoren in de cabines. STM is eigenlijk geen systeem op zich, maar een mogelijkheid om treinen die uitgerust zijn met het nieuwe Europese systeem ook veilig te kunnen laten rijden op het oude systeem. Desgevraagd zegt de minister toe bij haar plannen aan te geven in hoeverre bij de aanpassingen van het huidige systeem vooruit kan worden gelopen op het nieuwe Europese systeem. Dat wordt overigens nu getest vanwege inbouw op het traject Amsterdam-Utrecht waar gebruik zal worden gemaakt van het nieuwe Europese systeem terwijl het oude systeem blijft bestaan.

Er zijn ook verbeteringen denkbaar in de sfeer van de dienstregeling. Zo zal de afhandeling van treinen bij vertragingen worden verbeterd en zullen zgn. verrassingselementen zoveel mogelijk worden weggenomen. Daarbij kan bijvoorbeeld worden gedacht aan rode seinen op korte afstand nadat treinen vanuit een station mochten vertrekken.

De opleiding van machinisten wordt volgens de minister steeds aangepast aan de omstandigheden. De afgelopen jaren is het aantal dagen waarop een leerling onder leiding van een ervaren machinist ervaring opdoet inderdaad verminderd, maar is de praktijk wel beperkt tot een bepaald traject. Over het algemeen gesproken kan niet worden gezegd dat de opleiding tot machinist kwalitatief gezien is verminderd.

Zij wijst er vervolgens op dat het zo'n 40 jaar heeft gekost om het huidige ATB-systeem te bouwen. Er zijn overigens nog enkele lijnen in het noorden van het land die dit systeem nog niet eens hebben. Integrale vervanging is, zoals gezegd, geen reële optie. Haar energie is er dan ook in eerste instantie op gericht om met eerder genoemde maatregelen de bronnen van mogelijke onveiligheid te bestrijden, zoals roodlichtpassages. Het gaat om aanzienlijke bedragen als het hele systeem zou moeten worden veranderd. De afgelopen tijd zijn al bedragen genoemd van zo'n 3 mld euro voor de baan en nog eens 1 mld euro voor de treinen,

maar dat geld is er gewoon niet. Het verschil in bedragen, waarop de heer Hofstra wees, wordt veroorzaakt doordat in het ene geval wordt uitgegaan van vervanging zonder meer, terwijl het in het andere gaat om vervangingsinvesteringen.

Natuurlijk is het de bedoeling om het huidige systeem op langere termijn te vervangen door het nieuwe, maar gelet op de hoge kosten en de relatief beperkte voordelen voor veiligheid, moeten er ook andere argumenten voor pleiten, zoals betrouwbaarheid, vergroting van capaciteit van het net en interoperabiliteit met andere Europese landen. De ATBNG is qua veiligheid gelijk aan het in ontwikkeling zijnde Europese systeem. Eerst ATBNG en dan pas overgaan op het Europese systeem leidt tot dubbele kosten, dus verspilling. Een nieuw systeem zou er toch weer zo'n 40 à 50 jaar moeten liggen. Natuurlijk komt er een moment waarop heel Europa tot dat nieuwe systeem is overgegaan en dan zou Nederland een systeem hebben dat anders is, hetgeen ook qua onderhoud veel duurder zal zijn. Daarom zou het toch beter zijn om op termijn gewoon over te gaan op dat ene Europese systeem zodra dat technisch en ook financieel gezien ook maar mogelijk is. Daartoe zal uiteraard ook een stappenplan moeten worden gemaakt, want invoering ineens zal financieel gezien onmogelijk zijn. Die vervanging moet dan worden gezien in het licht van verbetering van het onderhoud van het spoor om de betrouwbaarheid op een hoger plan te brengen. Onveiligheid wordt niet alleen veroorzaakt door het passeren van rode seinen; als er een spoorstaaf breekt, kan er een veel ernstiger ongeluk gebeuren.

Eén van de bijlagen bij de begroting is het plan van aanpak beheer en onderhoud en dat geeft een doorkijkje naar de periode tot 2020. Daarin staat onder meer dat de eerste twee fases van het plan op lange termijn niet voldoende zijn voor een structureel herstel van het spoorstelsel en dat daarom vervangingsinvesteringen onontkoombaar zijn. Dat zal onderwerp zijn van de nota Mobiliteit waarin beheer en onderhoud tot 2020 een grotere prioriteit zal hebben dan nieuwbouw. Die discussie moet goed worden voorbereid en goed met elkaar worden gevoerd. Daarbij zullen ook de gevolgen van en voor het zgn. verlengde MIT moeten worden gezien.

De minister herhaalt dat de aandacht voor roodlichtpassages niet mag verslappen. Het al ontvangen jaarbericht van de Inspectie en de trendanalyse van 2003 die voor het zomerreces zal komen geven de noodzaak daartoe ook duidelijk aan. Geleidelijk aan zal het nieuwe Europese beveiligingssysteem er komen. Zelfs als daartoe op dit moment al zou worden besloten, zou voor de uitrol van het gehele systeem al zo'n 20 jaar nodig zijn. In ieder geval zegt zij toe in het najaar met een plan van aanpak naar de Kamer te komen. Gelijktijdig zal zij in het najaar de Kamer bovendien de tweede gewijzigde kadernota Railveiligheid aanbieden, waaruit overigens ook al behoorlijke investeringen kunnen voortvloeien. In het kader van het streven naar een grotere veiligheid, moet niet alleen de veiligheid op het spoor worden gezien, maar ook die op het water en op de weg. Verschil is wel dat gebruikers van het openbaar vervoer er bewust gebruik van maken en er uit dien hoofde ook recht op hebben dat alles wordt gedaan om dat zo veilig mogelijk te maken. Het zou te ver gaan om te stellen dat het spoor in Nederland op dit moment onveilig is, want dat is het vergelijking met andere Europese landen zeker niet.

Zij is het ermee eens dat niet al te veel woorden moeten worden vuilgemaakt aan het dispuut met de voorzitter van de RvTV. Zij hebben er samen al even over gesproken en in ieder geval wat haar betreft, is het verder uit de wereld. Mocht de RvTV nog meer punten aangeven dan de 400 die nu zijn geïnventariseerd, dan zal zullen die er natuurlijk zoveel mogelijk bij worden betrokken, maar zij herhaalt nogmaals dat niet alles kan.

De IVW is volgens haar niet tot de conclusie gekomen dat er zo'n 1200 seinen moeten worden verplaatst. Voor enkele honderden moet de zichtbaarheid worden verbeterd en dat kan vaak door heel eenvoudige maatre-

gelen, bijvoorbeeld door het snoeien van struiken of het wegnemen van zichtbelemmerende objecten en dat zal ook zeker worden gedaan. Als het gaat om het GSM-gebruik wil zij graag proberen eventuele onrust daarover weg te nemen. In 2006 zal er een nieuw systeem zijn voor communicatie tussen trein en «wal» en dat hoort in feite bij het nieuwe Europese systeem. Dat systeem zal dan ook het door de heer Duyvendak genoemde telerailsysteem vervangen. Dan is mobiel telefoneren vanuit de cabine ook niet meer nodig voor de dienst en kan het vanaf dat moment ook worden verboden. De afgelopen jaren is het overigens maar enkele malen voorgekomen dat getelefoneerd werd als door rood licht werd gereden en dan was het nog geen privé- maar altijd een dienstgesprek. Als er op dit moment minder dan 40 km wordt gereden, mag er op dit moment al niet worden getelefoneerd. Dat is sowieso al aan buitengewoon strenge regels gebonden.

Het beoogde effect van de 40 mln is haars inziens niet in eerste instantie gericht op het terugdringen van het aantal roodlichtpassages maar op de gevolgen daarvan. Natuurlijk wordt er alles aan gedaan om dat aantal te verminderen, onder andere door nascholing en bewustwording, maar als het al gebeurt, zal de trein op de eerder genoemde 400 meest risicovolle punten in ieder geval stoppen als toch door rood licht wordt gereden, hoe hard ook door de een of de andere trein wordt gereden. Vooralsnog wil zij het beperken tot die 400 punten waarover sectorbreed overeenstemming bestaat en waarbij geen rekening is gehouden met de budgettaire consequenties, maar natuurlijk houdt het denken daarna niet op. Het onderzoek gaat gewoon door en daaruit zullen wellicht weer andere risicovolle punten komen die dan weer zullen moeten worden aangepakt. Overigens kan niet worden gedacht dat bij elk sein treinen op elkaar kunnen botsen als dat wordt genegeerd. In het najaar zal zij het vervolg van de inventarisatie aan de Kamer kunnen voorleggen en kan er verder over worden gesproken.

Zij herinnert eraan dat er tijdens het vorige kabinet een audit heeft plaatsgevonden op grond waarvan 82 mln euro extra is uitgetrokken voor onderhoud nodig ter vergroting van de veiligheid. Dat bedrag wordt dit jaar uitgegeven. Het huidige kabinet geeft grote prioriteit aan betrouwbaarheid en onderhoud van het spoorweginfrastructuur om te voorkomen dat ook op het «normale» spoor ongelukken voorkomen.

Het signaal van IVW is aanleiding geweest voor het nemen van tal van maatregelen, waaronder het ontwikkelen van een monitoringsysteem door ProRail.

Van de 281 roodlichtpassages zijn er 48 goederentreinen. Na wijziging van de Spoorwegwet zal er een sanctie worden gelegd op het passeren van rood sein, maar volgens de minister zal die sanctie alleen maar moeten worden opgelegd als er sprake is van echte schuld. Geen machinist zal zomaar door rood sein rijden. Naar iedere roodlichtpassage vindt onderzoek plaats en zal op basis daarvan kunnen worden besloten om al dan niet die sanctie op te leggen.

Nadere gedachtewisseling

De **voorzitter** merkt op dat de leden Van der Ham, Slob en Van der Staaij dit overleg wegens andere verplichtingen hebben moeten verlaten.

Mevrouw **Gerkena** (SP) wacht met belangstelling de voorstellen van de minister af, waarin de voor- en nadelen van alle systemen op een rijtje zullen worden gezet, maar ziet vooralsnog graag dat zo snel mogelijk met implementatie van STM wordt begonnen. Het is een goede zaak dat wordt nagedacht over mogelijkheden om de veiligheid op het spoor te vergroten, maar ook zij heeft in haar eerste termijn enkele voorstellen gedaan waarmee de veiligheid op korte termijn kan worden vergroot. Zij

hoort graag van de minister dat het in het vervolg onmogelijk zal zijn om van een station te vertrekken als het sein niet op groen staat.

Zij heeft begrepen dat Amsterdam niet bij die 400 geïnteriseerde risicopunten is opgenomen en meent dat dit met name komt door het risico van gedeelde rijwegen. Zij ziet graag dat ook dat onmogelijk wordt gemaakt.

Zij heeft voorts begrepen dat 1200 seinen niet goed zichtbaar zijn en dat de minister zichtbelemmeringen weg laat halen. Dat zal echter niet voldoende zijn, want enkele seinen staan sowieso verkeerd. Kan zij ervan uitgaan dat het de bedoeling is dat al die 1200 seinen beter zichtbaar worden?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA) zou het op prijs stellen om goed op een rij te krijgen wat nu in feite de bedoeling van de minister is van de door haar aangekondigde maatregelen. Als zij het goed heeft begrepen, wil de minister op korte termijn het systeem op de 400 geïnteriseerde knelpunten aanpassen, zodat ook als minder dan 40 km wordt gereden de trein stopt als door rood licht wordt gereden. Zijn alle experts, waaronder de RvTV, het erover eens dat die 400 punten inderdaad de meest risicovolle zijn? Zijn zij het er ook over eens dat het sleutelen aan het ATBEG op de voorgestelde wijze hetzelfde effect op de veiligheid heeft als invoering van een geheel nieuw systeem?

Zij vindt het een goede zaak dat zo langzamerhand het nieuwe Europese systeem wordt ingevoerd en dat daaraan niet alleen het argument van de veiligheid, maar bijvoorbeeld ook van de capaciteit ten grondslag ligt. Op welke termijn wil de minister daarmee beginnen en wanneer zal die operatie kunnen zijn afgerond?

Zij is het van harte met de minister eens dat degenen die ervoor kiezen om hun veiligheid in de handen van anderen te leggen een zo groot mogelijke veiligheid moet worden geboden. Daarom vindt zij de vergelijking met het wegverkeer ook oneigenlijk, want dat is gewoon een andere keuze.

De heer **Van Hijum** (CDA) heeft waardering voor de aanpak van de minister waarmee zijns inziens een goede basis wordt gelegd voor een structurele aanpak voor de onveiligheid op het spoor, zonder de illusie te hebben dat absolute veiligheid kan worden geboden.

Ook hij zou graag de ambities van de minister concreet geschetst zien. Het pakket aan maatregelen is in feite een verantwoordelijkheid van de minister met de betrokkenen, zoals ProRail en de vervoersorganisaties, maar de Kamer moet een en ander wel kunnen volgen.

Het is hem nog niet duidelijk wanneer de Kamer het uitgewerkte pakket krijgt, of zal dat onderdeel zijn van de kadernota Railveiligheid die in het najaar komt. Met mevrouw Dijksma ziet hij graag een concreet stappenplan waaruit duidelijk wordt wanneer het Europese systeem op het Nederlandse net zal zijn ingevoerd.

De heer **Duyvendak** (GroenLinks) is blij met de aanzet maar moet opmerken dat nog heel veel werk moet worden verzet. Hij moet constateren dat er serieuze problemen zijn met de veiligheid op het spoor, al geeft hij toe dat hiermee niet gezegd kan worden dat het spoor onveilig is. Inderdaad lever je je uit als passagier en mag je dan ook verwachten dat er voor je wordt gezorgd, nog afgezien van de grote maatschappelijke implicaties die ongelukken op het spoor kunnen hebben.

De minister heeft een stappenplan toegezegd op weg naar de introductie van het Europese systeem en hij hoopt dat dan ook dat de recente bezuinigingen in de sfeer van het spoor opnieuw worden overwogen. Naast dit stappenplan op lange termijn ziet hij graag een stappenplan op korte termijn, waarmee die 400 risicovolle punten zullen worden aangepakt.

Ten slotte merkt hij op dat de minister inderdaad een onderzoek naar de veiligheid van het spoor heeft gevraagd, maar jammer genoeg niet de aanbevelingen heeft opgevolgd, want die vroegen in plaats van bezuinigingen toch meer geld.

De heer **Hofstra** (VVD) kan zich goed vinden in de mening van de minister over de veiligheid van het spoor. Velen leggen hun lot in handen van machinisten maar hij ziet toch niet het verschil met voetgangers en fietsers die in zekere zin hun lot leggen in handen van autobestuurders. Als het gaat om vervangingen op langere termijn vraagt hij zich af of op dit punt zich niet het zijns inziens nogal domme kasstelsel wreekt. Moet zo langzamerhand niet worden uitgegaan van een balanssituatie die op ene gegeven moment kan worden geactiveerd zodat op langere termijn kan worden gereserveerd?

Het verbaast hem overigens dat er nog zoveel problemen bestaan met seinen die niet of slecht zichtbaar zijn vanwege begroeiing. Had dat al niet lang moeten worden aangepakt?

Als in de toekomst voorkomen moet worden dat machinisten in de cabine telefoneren, is dat alleen maar mogelijk als het gaat om toestellen die door de NS ter beschikking worden gesteld, maar kan natuurlijk nooit worden voorkomen met eigen toestellen.

De **minister** merkt op dat treinen nooit te vroeg zullen vertrekken als gevolg van commerciële bedoelingen van de NS. Het gaat erom dat een trein het perron vrijmaakt om een andere trein de gelegenheid te geven het perron te bereiken. Dat is vooral van belang als er sprake is van vertraging. Dat kan betekenen dat er bijvoorbeeld 200 meter van het station een rood sein kan staan.

Zij is het ermee eens dat er zowel een plan voor de korte als voor de langere termijn moet komen. Op korte termijn zal in ieder geval iets moeten gebeuren aan de ATB, maar dat houdt nog geen ATBNG in. Met beperkte aanpassingen kan ervoor worden gezorgd dat ook treinen die langzamer rijden dan 40 km per uur stoppen als zij door rood licht rijden. Aanpassingen die tot een ATBNG leiden betekenen haars inziens geldverspilling gelet op de stappen die op langere termijn moeten en zullen worden gezet in de richting van het Europese systeem. Ze zegt een jaarlijkse monitoring toe opdat de Kamer de ontwikkelingen nauwgezet kan blijven volgen. Het gehele pakket zal volgens haar kunnen worden besproken bij de railveiligheidsnota.

Zij merkt vervolgens op dat er grote overeenstemming bestaat over de inventarisatie van de 400 risicovolle punten waarmee in ieder geval moet worden begonnen.

Wat de opmerking van de heer Hofstra over het kasstelsel betreft, wijst zij erop dat met Rijkswaterstaat al wordt overlegd om een agentschap in het leven te roepen dat dan ook zal werken met een kosten- en batenstelsel.

De **voorzitter** constateert dat de minister nog een schriftelijke toelichting zal geven op de technische aspecten en op de besteding van de 40 mln, dat in het najaar de nota Railveiligheid mag worden verwacht, dat in het voorjaar een trendanalyse zal verschijnen en dat er een stappenplan komt met jaarlijkse monitoring. Voorts heeft hij van de minister begrepen dat zij inmiddels een goed gesprek met de voorzitter van de RvTV heeft gehad.

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Atsma

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Roovers