

Vergaderjaar 2004–2005

**29 893**

## **Veiligheid van het railvervoer**

**Nr. 9**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 mei 2005

Hierbij doe ik u toekomen het plan van aanpak inzake het onbedoeld rijden door een Stop Tonend Sein (STS), zoals door mij toegezegd aan de Tweede Kamer tijdens het Algemeen Overleg (AO) op 27 januari 2005 over de tweede kadernota railveiligheid «*Veiligheid op de rails*» (TK 2004–2005, 29 893).

In de aanbiedingsbrief bij de hierboven genoemde tweede kadernota aan de Kamer heb ik laten weten dat ik de spoorbranche heb verzocht de voorgestelde maatregelen nader te concretiseren en in de tijd te versnellen. Ik heb de spoorbranche als één van de voorwaarden gesteld dat, gezien de aard en de ernst van de problematiek, het tempo en het ambitieniveau omhoog moeten. Dit resulteert nu in het voorliggende concrete actieplan met per maatregel de prijs/prestatie-verhouding voor wat betreft risicoreductie, de uitvoerings- en de financiële planning. Het door de spoorbranche (NS, ProRail, Railion) opgestelde plan van aanpak komt naar mijn mening voldoende tegemoet aan de voorwaarden die ik de branche bij het opstellen van het plan heb gesteld en heeft daarom mijn instemming.

In overleg met de spoorpartijen heb ik besloten het door de partijen aan mij aangeboden plan in zijn geheel aan u ter kennisneming te zenden<sup>1</sup>.

De ambitie van de 3 partijen samen is groot. Het is voor het eerst binnen de nieuwe verhoudingen in de sector dat de partijen samen een plan maken en uitvoeren om samen resultaat te boeken. Dit is een werkwijze die ik graag zie, mits er ook resultaat wordt geboekt. Het plan van aanpak sterkt mij in deze gedachte dat het gaat lukken.

In het plan zijn enerzijds technische maatregelen voorzien, zoals: emplacementanalyses, vergroten zichtbaarheid van seinen en een tijdige remming afdwingen. Anderzijds zijn maatregelen gericht op menselijk handelen, zoals training van machinisten, voorkomen van kruisende treinbewegingen en verwachtingspatroon beïnvloeden. In de bijlage bij deze

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

brief zijn de maatregelen benoemd en verder uitgewerkt. Uitvoering van de maatregelen is conform mijn verzoek aan de branche versneld en er is gepland om eind 2005 daadwerkelijk met de uitvoering te starten.

Het plan van aanpak en de informatie over de voortgang van de STS-problematiek wordt u aangeboden in de vorm van een drietal overzichten:

- De STS-matrix (versie april 2005, bijlage 1) Het betreft een geactualiseerde versie van de matrix die tijdens het Algemeen Overleg van 27 mei 2004 naar aanleiding van de treinbotsing te Amsterdam CS op 21 mei 2004 aan de Kamerleden is verstrekt.
- Het maatregelenpakket van NS, Railion en ProRail (stand eind april 2005, bijlage 2). Het pakket richt zich op de vier hoofditems: de emplacementsanalyse, maatregelen gericht op machinisten, maatregelen gericht op deelrijwegen en de selectie, ontwikkeling, beproeving en invoering van technische systemen zoals ATB ++.
- Het financieel plan van aanpak van STS-maatregelen van NS, Railion en ProRail (bijlage 3). Dit overzicht bevat alle geplande kosten en uitgaven ten behoeve van het programma STS-reductie. Het overzicht is onderverdeeld naar de 4 maatregelen overeenkomstig het in bijlage 2 aangeduide maatregelenpakket.

Binnen de door de overheid gestelde kaders dienen de infrastructuurbeheerder en de goederen- en personenvervoerders te zorgen voor goede prestaties van het spoorvervoer. Gezamenlijk dienen zij zich ondermeer in te spannen en zorg te dragen voor een veilig en betrouwbaar vervoer. Met het thans voorliggende plan van aanpak van de STS-problematiek geven zij invulling aan deze uitgangspunten van de nieuwe spoorwegwetgeving die op 1 januari 2005 in werking is getreden.

Een en ander laat uiteraard onverlet de verantwoordelijkheid die de Minister van Verkeer en Waterstaat heeft voor de veiligheid van het openbaar personenvervoer op het hoofdrailnet en de infrastructuur.

Ik heb met de betrokkenen afgesproken dat over de voortgang van de uitvoering van dit plan van aanpak aan mij wordt gerapporteerd. Er is hiervoor een werkverband gecreëerd tussen de spoorpartijen en het ministerie.

De planning van het project is dat er binnenkort proefnemingen plaatsvinden van de voorgestelde maatregelen en dat op basis van de evaluatie van die proeven, dit najaar gestart kan worden met de uitvoering.

Een belangrijk moment is daar wanneer die evaluatie gereed is en er besloten wordt tot uitvoering. Ik stel mij voor u dan weer te informeren over de voortgang.

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