

Vergaderjaar 2007–2008

**29 893**

**Veiligheid van het railvervoer**

**31 200 XII**

**Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2008**

**Nr. 64**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 januari 2008

Op 8 november 2007 heeft de Vaste Kamercommissie voor Verkeer en Waterstaat in het Algemeen Overleg gesproken (kamerstuk 31 200 XII, nr. 19) over de reactie van mijn ministerie op de aanbevelingen uit de rapporten van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (kamerstuk 30 800 XII, nr. 79). Bij deze gelegenheid heeft de heer Roemer van de Socialistische Partij (SP) mij de rapportage «Spoorongelukken voorkomen – naleving adviezen spoorveiligheid» overhandigd. In deze brief ga ik in op mijn toezegging schriftelijk op dit rapport te reageren.

Ik zal eerst een algemene reactie op het rapport van de Socialistische Partij geven. Daarin zal ik ingaan op de conclusies. Vervolgens zal ik ingaan op twee specifieke onderwerpen die tijdens het AO nadrukkelijk aan de orde zijn geweest, te weten de overwegveiligheid in de gemeente Voorst en de problematiek van roodseinpassages, zoals bij Amsterdam Muiderpoort.

### **Algemeen**

Ik heb waardering voor de betrokkenheid van de Socialistische Partij bij het onderwerp spoorwegveiligheid. Deze partij plaatst veiligheid herhaaldelijk op de agenda van de Kamer en dat is terecht, want het is een zeer belangrijk onderwerp. Deze betrokkenheid blijkt ook uit het rapport «Spoorongelukken voorkomen». De SP zet daarin negen onderzoeken van de Onderzoeksraad op een rij en kijkt vervolgens kritisch naar wat er met de aanbevelingen is gebeurd. Daarmee houdt deze partij me scherp en dat waardeer ik.

Ik ga nu in op de conclusies uit het rapport.

Als eerste conclusie stelt het rapport dat aanpassingen lang niet altijd snel plaatsvinden na de aanbeveling, dat de reactietermijn niet altijd wordt gehaald en dat de kwaliteit van de reactie niet goed is. Ik ben het eens met de conclusie dat het voorkomt dat mijn ministerie laat reageert op de

gedane aanbevelingen. Mijn streven is zo snel mogelijk te reageren op de – zeer waardevolle – aanbevelingen van de Raad.

Met de twee andere delen van deze conclusie ben ik het niet eens. Uit mijn reacties blijkt naar mijn mening duidelijk hoe ik invulling geef aan de aanbevelingen van de Onderzoeksraad en welke aanpassingen er worden doorgevoerd.

De tweede conclusie luidt dat niet altijd helder is of aanbevelingen worden opgevolgd. Ik denk dat dit onvermijdelijk is, omdat sommige aanbevelingen door de tijd worden achterhaald. Dit is bijvoorbeeld het geval met de negende aanbeveling uit het rapport Weert (juli 1999), die is achterhaald door de aanmerkelijke verbetering van de overwegveiligheid als gevolg van het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen. Als ik aanbevelingen niet opvolg, geef ik dat duidelijk en onderbouwd aan in mijn brieven aan de Kamer.

De derde conclusie is dat aanbevelingen in sommige gevallen helemaal niet worden opgevolgd. Hierbij wordt verwezen naar de zichtbaarheid van seinen, onder andere in relatie met de botsing bij Amsterdam Muiderpoort en naar de overwegveiligheid in de gemeente Voorst. Ik wil op deze twee voorbeelden, die ook in het AO aan de orde kwamen, verderop uitgebreider ingaan.

De vierde conclusie is dat het soms te lang duurt voordat er iets met een aanbeveling gebeurt. Bij enkele aanbevelingen is dit inderdaad het geval. Voor mij is dit aanleiding geweest nogmaals binnen en buiten mijn departement het belang van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad te benadrukken. Ik denk niet dat het zinvol is minimumnormen voor termijnen te stellen zoals het rapport suggereert, omdat de aard en omvang van de aanbevelingen te sterk variëren. In mijn reacties op aanbevelingen zal ik voortaan duidelijke termijnen noemen.

De vijfde conclusie is dat het storend is dat de Onderzoeksraad een aanbeveling enkele malen moet herhalen. Ook hier wordt in het SP-rapport gewezen naar de problematiek van roodseinpassages, nu in relatie tot deelrijwegen, waarbij het tempo van verbetering als beschamend wordt gekwalificeerd. Ik ben het deels eens met deze conclusie. Ook ik vind dat de spoorsector in de periode 1999–2003 onvoldoende urgentie kende voor deze problematiek. Mijn ambtsvoorgangers hebben dit de afgelopen jaren ook regelmatig met u in de Kamer besproken. Sinds 2004 echter verricht de spoorbranche grote inspanningen om het probleem integraal aan te pakken. Onder andere door het waar mogelijk vermijden van deelrijwegen. Maar de belangrijkste maatregel met het grootste effect is de invoering van ATB Vv in al het materieel en op duizend punten in de infrastructuur, een technische oplossing die vanaf 2009 het risico van roodseinpassages zeer sterk zal reduceren. Het ontwikkelen en implementeren van een nieuw systeem kost nu eenmaal tijd. De term «beschamend» is in mijn optiek hier niet op zijn plaats.

### **Overwegveiligheid in de gemeente Voorst**

In het rapport «Spoorongelukken voorkomen» stelt de SP dat de spoorwegovergang bij Voorst nog steeds gevaarlijk is en dat er in de afgelopen jaren drie ongevallen zijn geweest, waarvan twee met dodelijke afloop. Ook stelt het rapport dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat wil dat er een AHOB komt en dat ProRail en de gemeente in gebreke blijven. Deze uitspraken berusten vermoedelijk op een misverstand. Daarom wil ik graag wat uitgebreider ingaan op de overwegen in Voorst.

Op 16 juni 2000 vond een tragisch ongeval plaats op de overweg in de Broekstraat in de gemeente Voorst. Bij dit ongeval kwamen alle vijf leden van een gezin om het leven. De overweg was van het type Automatische Knipper Installatie (AKI). De Raad voor Transportveiligheid publiceerde het rapport van haar onderzoek naar dit ongeval in januari 2003.

Op het grondgebied van de gemeente Voorst liggen op dit moment in totaal 25 overwegen. Hiervan zijn er 18 openbaar en 7 particulier. In het kader van het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen zijn in de zomer van 2003 alle 10 openbare overwegen van het type AKI omgebouwd naar mini-AHOB's. Dit zijn automatisch werkende overwegen met bomen die de weg grotendeels afsluiten bij activering. Ook de overweg Broekstraat, waar in 2000 het ongeval plaatsvond, is op deze wijze omgebouwd. Van de overige openbare overwegen zijn er 5 uitgerust met «normale» AHOB's en 3 niet automatisch beveiligd, maar alleen voorzien van Andreaskruisen. Van de 7 particuliere overwegen zijn er 3 voorzien van hekken en 3 van Andreaskruisen. De particuliere overweg aan de Beukelaarsweg is voorzien van hekken en een waarschuwingsinstallatie met lichten (WILO: Waarschuwings Installatie Landelijke Overwegen).

Sinds het ongeval van 16 juni 2000 zijn er in de gemeente Voorst negen overwegaanrijdingen geweest. In drie gevallen betrof het een zelfdoding en in één geval een aanrijding met dodelijk letsel. Geen van deze aanrijdingen vond plaats op de overweg Broekstraat.

In 2006 vonden drie overwegaanrijdingen plaats op de particuliere overweg Beukelaarsweg, die toegang geeft tot het landgoed 't Hartelaar. In één geval betrof het een zelfdoding, in één geval een aanrijding zonder letsel en in één geval de eerder genoemde aanrijding met dodelijk letsel. De overweg Beukelaarsweg is sinds 2004 beveiligd met een WILLO. Het is over deze particuliere overweg dat mijn Inspectie zegt dat een sluiting gerechtvaardigd is of, indien dit niet haalbaar is, minimaal een beveiliging op het niveau van AHOB benodigd is. ProRail en de eigenaar van de grond waarop de overweg ligt, zijn overeengekomen dat sluiting de beste oplossing is.

### **Roodseinpassage bij Amsterdam Muiderpoort**

Het rapport «Spoorongelukken voorkomen» stelt terecht dat de treinbotsing bij Amsterdam Muiderpoort op 12 maart 2007 werd veroorzaakt doordat de machinist het sein niet goed kon zien. Dit is ook een conclusie van het onderzoek, uitgevoerd door mijn Inspectie: het sein voldoet niet aan het door ProRail gehanteerde en zelf opgestelde Algemeen Voorschrift. Dit Algemeen Voorschrift is een middel waarmee ProRail invulling geeft aan haar wettelijk bepaalde zorgplicht. In die zin is het niet voldoen aan zichtbaarheidseisen automatisch een niet voldoen aan het wettelijk kader.

Het spoor ligt hier in een boog, waardoor het sein vanuit de machinist gezien herhaaldelijk achter bovenleidingportalen verdwijnt. Deze al lang bestaande situatie is niet tegen acceptabele kosten op te lossen door aanpassingen in de infrastructuur. Er wordt wel bijzondere aandacht aan de situatie gegeven in de opleiding van de treindienstleiders en machinisten, waardoor deze met de situatie bekend zijn. Ook staat het sein hoog op de prioriteitenlijst voor het toepassen van ATB Vv.

## **Conclusie**

Ik heb waardering voor de betrokkenheid van de Socialistische Partij bij het onderwerp spoorwegveiligheid en de inzet die leidde tot het opstellen van dit rapport. Dat een reactie op aanbevelingen soms lang op zich lijkt te laten wachten, erken ik. Mijn streven is erop gericht telkens weer zo snel mogelijk te reageren. Ik ben het niet eens met de in het rapport van de SP verwoordde kritiek dat ik onvoldoende invulling geef aan de aanbevelingen. Alle aanbevelingen van de Raad worden uiterst serieus genomen. Daar waar mogelijk worden zij overgenomen; in gevallen waar sprake is van voortschrijdende techniek of inzicht worden aanbevelingen in een gewijzigde vorm overgenomen. In ieder geval leiden zij tot maatregelen die de spoorwegveiligheid verbeteren.

De minister van Verkeer en Waterstaat,  
C. M. P. S. Eurlings