

Vergaderjaar 2009–2010

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 90

LIJST VAN VRAGEN EN ANTWOORDEN

Vastgesteld 8 oktober 2009

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat¹ heeft een aantal vragen (2009Z17733/2009D47225) voorgelegd aan de minister van Verkeer en Waterstaat over het spoorongeval Barendrecht en over veiligheid van personen- en goederenvervoer in het algemeen.

De minister heeft deze vragen beantwoord bij brief van 7 oktober 2009.

Vragen en antwoorden, voorzien van een inleiding, zijn hierna afgedrukt.

De voorzitter van de commissie,
Jager

De griffier van de commissie
Sneep

¹ Samenstelling:

Leden: Vendrik (GL), Van der Staaij (SGP), Snijder-Hazelhoff (VVD), Mastwijk (CDA), Jager (CDA), voorzitter, Koopmans (CDA), Gerkens (SP), Van der Ham (D66), Aptroot (VVD), Samsom (PvdA), Boelhouwer (PvdA), Roefs (PvdA), Jansen (SP), Cramer (CU), Van Heugten (CDA), Roemer (SP), Koppejan (CDA), Ten Broeke (VVD), ondervoorzitter, Ouwehand (PvdD), Polderman (SP), Tang (PvdA), De Rouwe (CDA), Linhard (PvdA), Meeuwis (VVD) en De Mos (PVV).

Plv. leden: Van Gent (GL), Van der Vlies (SGP), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Pieper (CDA), Atsma (CDA), Van Bommel (SP), Koşer Kaya (D66), De Krom (VVD), Vermeij (PvdA), Jacobi (PvdA), Besselink (PvdA), Vacature (SP), Anker (CU), Van Hijum (CDA), Van Leeuwen (SP), Knops (CDA), Verdonk (Verdonk), Thieme (PvdD), Lempens (SP), Waalkens (PvdA), Haverkamp (CDA), Depla (PvdA), Neppérus (VVD) en Agema (PVV).

I. Inleiding

De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft mij verzocht uw Kamer te informeren over het spoorongeval te Barendrecht op 24 september 2009, waarbij een botsing tussen twee goederentreinen¹ heeft plaatsgevonden. De Onderzoeksraad voor Veiligheid doet onderzoek naar dit ongeval, gericht op de oorzaken, achterliggende oorzaken en omstandigheden. Het doel hiervan is lering te trekken uit het ongeval. De Inspectie Verkeer en Waterstaat voert geen eigen onderzoek uit, maar participeert met expertise in het onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid. Zodra de resultaten van het onderzoek van de Onderzoeksraad bekend zijn, wordt u hierover geïnformeerd.

Hieronder beantwoord ik vragen die de vaste commissie heeft gesteld over dit spoorongeval.

II. Vragen en antwoorden

1

Bent u bekend met het artikel «Ramp trein reed door rood»? (AD, 26 september 2009)

Ja.

2

Op welke andere onderdelen van het Nederlandse spoor (inclusief de Betuweroute) is sprake van een vergelijkbare situatie qua beveiliging als in Barendrecht? Op welke Nederlandse trajecten is sprake van een gemiddeld groter veiligheidsrisico? Welke acties onderneemt u om deze situatie aan te pakken?

Vastgesteld is dat de primaire oorzaak van het ongeval een STS-passage² van de DB Schenker-trein was. Het sein dat ten onrechte werd gepasseerd, sein 328 langs de spoorlijn van Rotterdam IJsselmonde naar Barendrecht, was voorzien van het beveiligingssysteem ATB-EG (Eerste Generatie). Vrijwel alle seinen op het Nederlandse spoorwagennet zijn hiermee uitgerust. ATB-EG grijpt niet in bij snelheden lager dan 40 km/u. Om die reden is in het kader van het STS-programma het treinbeïnvloedingssysteem ATB-Vv (verbeterde versie) ontwikkeld. Dit wordt momenteel geïmplementeerd in zowel treinen als infrastructuur. Over de voortgang daarvan heb ik u geïnformeerd in mijn brief aan uw Kamer van 7 september 2009³. Op basis van een risico-beoordelingsmethodiek van de Inspectie Verkeer en Waterstaat en ProRail is een selectie gemaakt van seinen die voorzien worden van ATB-Vv. De daarbij gehanteerde selectiecriteria zijn:

- de snelheid die treinen bij dat specifieke sein kunnen rijden
- het aantal treinen dat daar in de spits rijdt
- de plaats waar het sein staat
- het aantal seinen dat daar naast elkaar staat
- de afstand van het sein tot het zogenaamde gevaarpunt en het soort gevaarpunt⁴
- het aantal keer dat het sein eerder ten onrechte is gepasseerd («recidive» seinen).

Volgens deze risico-beoordelingsmethodiek heeft dit sein 328 een laag risicoprofiel, onder andere omdat hierbij niet eerder een stoptonend sein passage is geregistreerd.

Eind 2009 is ATB-Vv bij 1154 seinen ingebouwd. In mijn brief van 7 september 2009 heb ik aangegeven dat ik ProRail zal vragen om zo spoedig mogelijk 100 extra seinen te voorzien van ATB-Vv. Zowel ProRail als de Inspectie verwachten dat hiermee de doelstelling van 75% risico-

¹ Eén trein van vervoerder DB Schenker en één van vervoerder ERS.

² Stoptonend sein passage.

³ «aanpak passages stoptonend sein», kenmerk VenW/DGMO-2009/7387.

⁴ Bijvoorbeeld wissel, overweg of brug.

reductie¹ gerealiseerd zal worden. Ik heb ProRail hiervoor inmiddels opdracht gegeven. Naar verwachting zal deze uitbreiding van de implementatie eind 2010 zijn afgerond.

Dit totaal-pakket aan ATB-Vv-seinen bevat ook 100 seinen op de belangrijkste route voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in Zuid-Holland en Zuid-Nederland. Op 4 december 2007 heb ik uw Kamer daarover geïnformeerd². Volledigheidshalve voeg ik bij deze brief het overzicht van de onderzochte seinen.³

3

Kunt u aangeven welke actie ProRail heeft ondernomen naar aanleiding van de rapportage «Signaal RV-07U0238/S2» van uw Inspectie⁴? Is het u bekend dat de Raad voor de Transportveiligheid over dit aspect in 2001 ook al haar bedenkingen heeft geuit⁵? Wat is uw mening hierover?

Ik neem aan dat u hierbij doelt op de vraag in hoeverre een trein eerder gewaarschuwd kan worden voor een STS-passage van een trein die hetzelfde wissel nadert. Naar aanleiding van deze rapportage van de Inspectie voert ProRail een onderzoek uit, waarbij bekeken wordt in hoeverre dat mogelijk is.

Ja, het is mij bekend dat de Onderzoeksraad voor Veiligheid, voorheen Raad voor de Transportveiligheid, over dit aspect haar bedenkingen heeft geuit. Destijds bleek dat dit gepaard zou gaan met grote nadelen met betrekking tot capaciteit en kosten.

Inmiddels zijn er met moderne computergestuurde beveiligingsmiddelen wellicht wel mogelijkheden. Ik ben het dus op dit punt met de Onderzoeksraad eens dat hier nu mogelijkheden voor verbetering zijn. Daarom ben ik ook blij met dit onderzoek door ProRail.

4

Kunt u aangeven wat de stand van zaken is met betrekking tot de korte termijn maatregelen (convenant BLEVE vrij rijden, functionele maatregelen) die u heeft aangekondigd om de kans op treinongelukken met gevaarlijke stoffen te verkleinen zodat een ongeluk een volgende keer wordt voorkomen?

De besprekingen met het bedrijfsleven over het afsluiten van een «convenant BLEVE-vrij rijden» zijn in de afrondende fase. Ik verwacht dat we deze afspraken eind dit jaar of begin 2010 definitief kunnen maken. Naar inschatting zal daardoor circa 80% van de treinen, die nu nog met een «warme BLEVE-combinatie» rijden, voortaan «warme BLEVE-vrij» rijden.

Voorts wordt momenteel een groot aantal seinen langs het spoor voorzien van ATB-Vv; zie het antwoord op vraag 2.

5

Kunt u aangeven in hoeverre u in verband met het internationale treinverkeer ook in Europees verband aan afspraken over BLEVE vrij rijden?

In Europees verband zet Nederland zich – op basis van het Kabinetsstandpunt Ketenstudies – in voor extra maatregelen aan ketelwagons, met het doel om een warme BLEVE te vermijden, dan wel uit te stellen voordat deze optreedt in een brand. Naar de mening van Nederland kan dit doel bereikt worden door het aanbrengen van een brandwerende bescherming op de ketel alsmede door de overige in het antwoord op vraag 4 genoemde maatregelen. In Europees verband is tot nu toe geen draagvlak gevonden om in te zetten op afspraken over «warme BLEVE vrij rijden».

¹ Vermindering van de aan STS-passages verbonden risico's met 75% ten opzichte van 2003.

² Kamerstuk 29 893, nr. 62.

³ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

⁴ Op donderdag 29 maart 2007 rijdt om 16:59 uur te Harmelen aansluiting een reizigerstrein met hoge snelheid voorbij een stoptonend sein – een naderende goederentrein kan op tijd stoppen, Inspectie V&W, 8 mei 2008.

⁵ Botsing tussen twee reizigerstreinen in Dordrecht 28 november 1999, RVTV, mei 2001.

Daarom werk ik eraan om in de convenantsafspraken met het bedrijfsleven ook zoveel mogelijk uit het buitenland afkomstige treinen te betrekken. De spoorvervoerders die in Nederland rijden, rijden immers ook het grootste deel van de treinen die uit het buitenland komen.

6

Kunt u de verzekering geven dat het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen eind dit jaar zonder meer gereed is?

Over het Basisnet VGS Spoor vindt in het najaar van 2009 nog overleg plaats met de gemeenten waar maatwerkoplossingen gezocht en gevonden moeten worden. Ik zet mij er nog steeds voor in om het Basisnet eind 2009 af te ronden. Ik sluit niet uit dat dit, vanwege de wens van gemeenten om overleg te voeren over maatwerkoplossingen, begin 2010 wordt. Als dit het geval is dan hangt dit dus samen met de complexiteit van deze fase en mijn inzet op een zorgvuldig proces en oplossingen die lokaal gedragen worden.

7

Neemt u de veiligheidsaspecten en gegarandeerde aan- en afvoer van de Rotterdamse haven volledig mee in het Basisnet?

Ja. Bij het ontwikkelen van het Basisnet Spoor is uitgangspunt aan de vervoerszijde dat minimaal de verwachte hoeveelheden spoorvervoer rond 2020 (Beleidsvrije marktverwachting VGS¹ per spoor, ProRail 2007) vervoerd moeten kunnen worden. Daartoe behoort vanzelfsprekend ook het verwachte VGS per spoor van en naar Rotterdam (haven en chemisch complex).

8

Bent u het ermee eens dat vervoer van gevaarlijke stoffen door dichtbevolkte binnensteden zoals Dordrecht en Zwijndrecht in de toekomst uitgesloten moet worden?

Zolang dat vervoer voldoet aan de daarvoor gestelde wettelijke eisen en normen is er geen bezwaar tegen het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor, ook niet door stedelijke gebieden. Tevens moet bedacht worden dat het alternatief voor spoorvervoer in bijna alle gevallen vervoer over de weg is. Vaak zijn de risico's daarvan groter dan van spoorvervoer.

9

Deelt u de mening dat explosieve stoffen alleen nog over de Betuweroute vervoerd mogen worden? Hoe gaat u dit afdwingen?

Zoals bekend vind ik het wenselijk dat gevaarlijke stoffen per spoor zoveel mogelijk over de Betuweroute worden vervoerd. Het bedrijfsleven is het daarmee eens. Daarom zijn en worden diverse maatregelen genomen om het gebruik van de Betuweroute verder te intensiveren. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 11.

De herkomst of bestemming van sommige vervoerstromen is zodanig – bijvoorbeeld vervoer tussen Chemelot in Limburg (DSM en Sabc) en Rotterdam – dat rijden via de Betuweroute niet kan, dan wel een omslachtige en kostbare omrijdbeweging zou vergen. Mede om deze redenen ga ik niet proberen «af te dwingen» dat gevaarlijke stoffen uitsluitend over de Betuweroute worden vervoerd. Bovendien is er geen bezwaar tegen het vervoer van gevaarlijke stoffen over andere spoorlijnen in Nederland, mits dat binnen de grenzen van de regelgeving plaatsvindt.

¹ Vervoer Gevaarlijke Stoffen.

Overigens kan het bedrijfsleven het gebruik van de Betuweroute nog niet voor alle vervoerstromen realiseren. Zo is het aantal locomotieven dat geschikt is om over de Betuweroute te rijden nog beperkt. Naarmate dit aantal toeneemt zal meer vervoer naar de Betuweroute verschuiven.

10

U heeft eerder aangegeven te overleggen met gemeenten over knelpunten. Tot welke concrete afspraken om overschrijdingen van het oriëntatiewaarde van het groepsrisico te voorkomen of te beperken heeft dat overleg geresulteerd?

Het overleg met de gemeenten in het kader van Basisnet wordt gevoerd in twee fasen. De eerste fase was in mei-juni 2009 en heeft geleid tot gezamenlijk gedeelde informatie en actuele inzichten in de huidige en verwachte toekomstige situatie, zowel qua ruimtelijke plannen als qua verwacht vervoer (zonder en met Basisnet). De tweede fase vindt plaats in november en december 2009, en heeft als doel om gezamenlijk gedragen maatwerkoplossingen te vinden voor resterende knelpunten (plaatsgebonden risico) en aandachtspunten (groepsrisico). Het gaat bijvoorbeeld om *dedicated spoorgebruik* (goederentreinen rijden altijd over dezelfde sporen), wisselvoorzieningen en de snelheid waarmee wordt gereden.

11

Anticipeert u op de toekomst door ook infrastructurele maatregelen voor te bereiden die het intensivering van het gebruik van de Betuweroute mogelijk maken, zoals extra aansluitingen om de kans op treinongelukken te verkleinen?

Om intensivering van het gebruik van de Betuweroute mogelijk te maken zijn primair investeringen door spoorvervoerders nodig in locomotieven die daarvoor geschikt zijn. Als intensiveringsmaatregel aan de zijde van de infrastructuur is afgelopen weekeinde (4 oktober 2009) de ERTMS-beveiliging op de Havenspoorlijn geactiveerd en wordt op 13 december 2009 de 25 kV-bovenleiding in gebruik genomen op het Havenspoorlijntraject Pernis–Maasvlakte¹. Voorts zijn infrastructurele maatregelen in voorbereiding om op de zogenaamde «eilanden» bij Zevenaar en Kijfhoek (waar het ATB-treinbeïnvloedingssysteem functioneert) per 2015 over te gaan naar ERTMS-beveiliging. Ik heb uw Kamer daar op 26 mei 2009 over geïnformeerd².

Tenslotte wordt in het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) onderzoek gedaan naar een toekomstvaste routing van het goederenvervoer per spoor. In dat kader worden ook mogelijke extra aansluitingen op de Betuweroute (bij Meteren/Geldermaalsen) onderzocht om het goederenvervoer zo veel mogelijk af te wikkelen over de Betuweroute. Besluitvorming over PHS is gepland voor de zomer van 2010.

12

Kunt u aangeven of er alleen vooraf een toetsing plaatsvindt op basis van het geprognosticeerde infragebruik, of wordt door ProRail en uw Inspectie ook het daadwerkelijke infragebruik op risico's bewaakt? Wordt hierbij ook gericht gekeken naar botsingsrisico's bij gelijkvloerse spoorwegovergangen, invoeg- en kruisingspunten?

¹ de 25 kV-bovenleiding is al in gebruik op het Havenspoorlijntraject Vaanplein–Pernis.

² Kamerstuk 21 501-33, nr. 229.

³ Het omkeren van de rijrichting, waarbij vaak door middel van een rangeerbeweging de locomotief aan de andere kant van de trein geplaatst moet worden.

De Inspectie controleert steekproefsgewijs voor vertrek of treinen aan de geldende eisen voldoen. Bij het totstandbrengen van de dienstregeling en de toedeling van vervoerscapaciteit door ProRail wordt rekening gehouden met risico's, bijvoorbeeld door treinpaden zodanig toe te wijzen dat treinen zoveel mogelijk zonder «kopmaken»³ kunnen doorrijden. Op sommige emplacementen gelden risicoplafonds op basis van vigerende

milieuvergunningen. ProRail zorgt er voor dat deze plafonds niet worden overschreden. In het toekomstig Basisnet Spoor zal voor elk baanvak een gebruiksruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen in de vorm van een risicoplafond worden vastgesteld. In de daarbij te hanteren risicomodellen worden botsingsrisico's bij gelijkvloerse spoorwegovergangen, invoeg- en kruisingspunten meegenomen.

13

Zijn de modellen die thans gehanteerd worden voor het bepalen van omgevingsrisico's nabij spoorlijnen, naar uw mening voldoende uitontwikkeld om op een adequate wijze uitvoering te kunnen geven aan de veiligheidsdoelen, zoals geformuleerd in de Tweede kadernota Spoorveiligheid? Zijn er nog verbeteringen in de modellering mogelijk? Kunt u uitsluiten dat er «blinde vlekken» in de modellering zitten, met name op het punt van de toegepaste beveiligingstechnieken, de kwaliteit van baan en voertuigen, de aan- c.q. afwezigheid van riskante gelijkvloerse spoorwegovergangen en botsingsrisico's bij invoeg- en kruisingspunten?

De externe veiligheidsrisico's als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor worden in Nederland berekend op basis van het zogenaamde Rekenprotocol Spoor en met het rekenmodel RBM II. Het RIVM is bezig met de afronding van een actualiseringsslag van de faalcijfers op het spoor, die in het model worden toegepast. Daarna wordt bezien welke verbeteringen in de modellering en eventuele hiermee samenhangende maatregelen wenselijk zijn. Aanpassing van de modellering is overigens iets wat periodiek plaatsvindt.

Dat verdere verbeteringen in het rekenmodel mogelijk zijn laat onverlet dat ik het van belang vind om het Basisnet Spoor op korte termijn af te ronden. Om die reden zet ik, zoals aangegeven bij vraag 10, in op zorgvuldig overleg met decentrale overheden en bedrijfsleven en spoedige afronding van het lopende proces.

14

Het ongeluk vond plaats op een traject dat onderdeel is van de Betuwelijn met het daarbij horende beveiligingssysteem. Waren de locomotieven die betrokken waren bij het ongeval uitgerust voor gebruik van dit beveiligingssysteem? Hoe is de beveiliging van deze locomotieven geregeld?

Het sein 328 bevindt zich niet op een traject dat onderdeel is van de Betuweroute, maar op het spoor vanuit noordelijke richting (Rotterdam IJsselmonde) in de richting van Barendrecht en Kijfhoek. Dit spoor is onderdeel van het zogenaamde gemengde net. De betrokken locomotieven waren beide uitgerust met het ATB-EG-systeem dat ter plaatse van het ongeval de beveiliging verzorgt. In hoeverre deze ook uitgerust waren met ATB-Vv en/of ERTMS zal worden onderzocht in het onderzoek dat de Onderzoeksraad momenteel uitvoert. Ik wil daar niet op vooruitlopen.

15

Waarom is de spoorbeveiliging op dit cruciale en drukke stuk spoor bij Barendrecht niet voorzien van ERTMS of ATB-VV? Wanneer gebeurt dit alsnog?

ERTMS is momenteel aangelegd en in gebruik op het A15-tracé van de Betuweroute (Kijfhoek-Zevenaar) en op de HSL-Zuid. Op de Haven-spoorlijn is ERTMS in gebruik genomen op 4 oktober 2009. In 2015 zal de gehele Betuweroute, inclusief de zogenaamde «beveiligingseilanden» Kijfhoek-Barendrecht en Zevenaar-Duitse grens, voorzien zijn van ERTMS. Op het gemengde net wordt ERTMS momenteel aangelegd op het traject

Amsterdam–Utrecht en op de Hanzelijn. De planning van de verdere implementatie van ERTMS op het gemengde net zal ik samen met de spoorsector vaststellen op basis van de MKBA die momenteel wordt uitgevoerd. Ik heb uw Kamer daarover geïnformeerd op 25 augustus 2009 in mijn antwoorden op vragen van de leden Cramer en Roemer¹. In het antwoord op vraag 2 heb ik aangegeven waarom het sein 328 niet is voorzien van ATB-Vv.

16

Hoeveel locomotieven rijden er per dag over de Betuwelijn die niet zijn uitgerust met dit beveiligingssysteem?

Wekelijks rijden er nu 200 treinen, getrokken door ERTMS-locomotieven, over de Betuweroute. Locomotieven zonder ERTMS kunnen niet op de Betuweroute rijden. Alle ERTMS level 2 apparatuur in de verschillende types locomotieven is sinds eind 2008 volledig gecertificeerd door de Inspectie.

17

Bent u bereid spoedig over te gaan tot het volledig uitrusten van het goederenspoor van de Rotterdamse haven tot de grens bij Zevenaar met ERTMS?

Zie het antwoord op vraag 15.

18

Is er een indicatie te geven van de integrale kosten van ernstige spoorwegongevallen ten gevolge van het door rood rijden? Worden deze kosten als bate meegenomen in de MKBA ERTMS?

In het ERTMS-implementatieplan van de spoorsector, dat ik op 21 september 2007² naar uw Kamer heb gestuurd, is ingeschat dat een reductie van 80% van het aantal stoptonend sein passages leidt tot baten van € 170 000 per jaar³. In de MKBA die op dit moment wordt uitgevoerd zal deze kosten/baten-afweging getoetst en zonodig aangepast worden als de resultaten van het onderzoek naar het ongeval in Barendrecht daar aanleiding voor geven.

19

Welke veiligheidsmaatregelen zijn er in het kader van het Basisnet Spoor voorzien? Deelt u de mening dat gerichte railbeveiligingstechnische maatregelen (hierbij valt te denken aan technische maatregelen als ATB-VV, ERTMS en -componenten, doorschietlengtes, flankdekking, verwijdering van riskante spoorwegovergangen en een stringente beheersing van betrouwbaarheid van baan en trein) daarbij een cruciale rol vervullen? Zijn dergelijke maatregelen reeds voorzien, ontworpen en tijdig gereed?

Het doel van het Basisnet is het creëren van een «duurzaam evenwicht» tussen het vervoer van gevaarlijke stoffen, ruimtelijke ontwikkelingen en veiligheid. Daarbij wordt primair gewerkt aan het vastleggen van een heldere en handhaafbare grens voor de risico's vanwege het vervoer van gevaarlijke stoffen die in de bebouwde omgeving van de betreffende spoorlijn nog aanvaardbaar zijn, waar nodig aangevuld met extra maatregelen. Zoals ik in het Algemeen Overleg met uw Kamer op 19 maart 2009 heb aangegeven, acht ik veilig routeren van het vervoer van gevaarlijke stoffen en het warme BLEVE-vrij samenstellen van treinen belangrijke generieke maatregelen in het kader van het Basisnet Spoor. Optimaal gebruik van de Betuweroute en ontlasting van de Brabantroute zijn belangrijke uitgangspunten. In aanvulling hierop zullen mogelijk lokaal aanvullende maatregelen aan de infrastructuur nodig zijn. De belang-

¹ Kamervragen met antwoord 2008–2009, nr. 3599, Tweede Kamer.

² Kamerstuk 29 893, nr. 54.

³ Het kan hierbij bijvoorbeeld gaan om gemonetariseerde baten als gevolg van reductie van letsel, schade en vertragingen.

rijkste maatregelen lijken ATB-Vv en hotbox-preventie. Ik heb ProRail opdracht gegeven om de inzet van dergelijke maatregelen op de betreffende locaties te inventariseren. Inzet van andere (bewezen) technische maatregelen aan het spoor, die bij ProRail beschikbaar zijn, wordt overigens niet uitgesloten; momenteel wordt niet overwogen om voor Basisnet daarbovenop nog nieuwe maatregelen te ontwikkelen.

20

Op basis van welke risico-analyse bepaalt u waar de spoorbeveiliging verbeterd dient te worden? Kunt u stapsgewijs aangeven hoe u ATB-VV gaat aanleggen?

Zie het antwoord op vraag 2. In mijn brief aan uw Kamer van 7 september 2009 heb ik aangegeven dat eind 2009 circa 85% van alle treinen en 1154 seinen voorzien zullen zijn van ATB-Vv. Op 1 april 2010 zal 99% van alle treinen voorzien zijn van ATB-Vv. In mijn brief van 7 september 2009 heb ik bovendien aangegeven dat ik ProRail zal vragen om zo spoedig mogelijk 100 extra seinen te voorzien van ATB-Vv. Zowel ProRail als de Inspectie verwachten dat hiermee de doelstelling van 75% risicoreductie¹ gerealiseerd zal worden. Ik heb ProRail hiervoor inmiddels opdracht gegeven. Naar verwachting zal deze uitbreiding van de implementatie eind 2010 zijn afgerond.

21

Bent u bekend met de publicatie «Ongeldige onderbouwing bij wijziging treinbeveiligingssysteem – De ATB-kwiteerfunctie: irriterend of intrigerend?»². Is deze publicatie voor u aanleiding om uw standpunt aangaande de afschaffing van de ATB-Kwiteerfunctie te heroverwegen? Zo ja, wat betekent dit voor uw toezegging aangaande extra maatregelen gericht op alertheid in het 40 km/u snelheidsgebied?

Ja, ik ben bekend met de genoemde publicatie.

Genoemde publicatie is voor mij geen aanleiding om mijn standpunt aangaande de afschaffing van de ATB-Kwiteerfunctie te heroverwegen. Ik deel niet de mening dat er sprake is van redeneerfouten bij de afschaffing van de kwiteerfunctie. Kwiteren is reageren op een automatisch terugkerend signaal. In 1995 is besloten af te zien van het activeren van deze functie in de treinen. Uit onderzoek was gebleken dat het kwiteren geen positieve veiligheidsbijdrage had en juist een oorzaak van afleiding was. De experts waren het hier unaniem over eens. Overigens is dit standpunt eerder met uw Kamer gedeeld naar aanleiding van vragen van de leden Roemer en Gerkens³.

22

Op basis van welke criteria kiest u ervoor om het huidige systeem van ATB in een verbeterde versie aan te leggen?

Zie het antwoord op vraag 2.

23

Deelt u de mening dat uw Inspectie Verkeer en Waterstaat veel strenger en intensiever moet gaan controleren op de kwaliteit van het materieel van goederen vervoerders? Wat gaat u hieraan doen?

De Inspectie heeft in juni 2009 een rapport gepubliceerd over de resultaten van haar inspecties naar goederenmaterieel⁴. De belangrijkste resultaten hiervan zijn dat de naleving van technische controles door de goederenvervoerders onvoldoende is. Daarom voert de Inspectie het aantal inspecties op. Het voor iedere rit controleren van de trein is de verant-

¹ Vermindering van de aan STS-passages verbonden risico's met 75% ten opzichte van 2003.

² <http://www.veiligheidskunde.nl/cms/showpage.aspx?id=205>.

³ 18 juni 2008, vergaderjaar 2007–2008, aanhangsel 5591–2765 en 25 oktober 2005, vergaderjaar 2005–2006, aanhangsel 427–201.

⁴ «Inzet en gebruik spoorvoertuigen, evaluatierapport 2008», 2 juni 2009, kenmerk RI-08M0000001.

woordelijkheid van de vervoerders zelf. De Inspectie houdt toezicht op de wijze waarop deze verantwoordelijkheid wordt ingevuld, onder andere door steekproefsgewijze inspecties aan het materieel. Deze werkwijze is analoog aan de wijze waarop de Inspectie toezicht houdt op het onderhoud aan de infrastructuur.

24

Kunt u aangeven hoe het komt dat op het spoor gewoon doorgereden wordt wanneer sprake is van lichte gebreken aan het materieel, terwijl in de luchtvaart in dergelijke gevallen wel onmiddellijk reparaties worden uitgevoerd? Wat vindt u hiervan? Kunt u ook aangeven in hoeverre de concurrentie tussen goederenvervoerders aan dit verschijnsel een bijdrage levert?

Er zijn internationale afspraken over de wijze waarop lichte gebreken aan het materieel moeten worden beoordeeld en op welke wijze daarmee moet worden omgegaan. Dit betekent dat treinen met lichte gebreken mogen doorrijden totdat er een geschikt moment is voor reparatie. Indien nodig wordt ter plaatse een beheersmaatregel genomen om veiligheidsrisico's te voorkomen. De precieze uitwerking van deze werkwijze is opgenomen als bijlage 1 van de Regeling spoorverkeer. Uiteraard mogen treinen met zodanige gebreken dat er sprake is van veiligheidsrisico's niet doorrijden. Ik vind dit een goede werkwijze, omdat hiermee een duidelijke afweging wordt gemaakt tussen het belang van het repareren van kleine gebreken en de gevolgen van het ter plaatse stilleggen van een trein. Deze werkwijze wordt al decennialang gevolgd en geldt voor alle vervoerders. Ik heb geen reden te veronderstellen dat concurrentie in de spoorsector van invloed is op de naleving van deze werkwijze.