

Vergaderjaar 2009–2010

**29 893**

**Veiligheid van het railvervoer**

**Nr. 92**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 november 2009

Tijdens het Algemeen Overleg Spoorveiligheid van 10 september jl. (Kamerstuk 29 893, nr. 89) heb ik toegezegd uw Kamer schriftelijk te informeren over de vraag of de seinopstelling geel-geel-rood wettelijk mag. Tevens heb ik toegezegd u schriftelijk te informeren over de ruimere normen voor het onderhoud in relatie tot de veiligheidsmarges.

### **Seinplaatsing**

De heer Roemer vroeg mij te reageren op de stelling dat de ontwerpen voor het proces van railinfrastructuur niet in overeenstemming zijn met de wettelijke regels. Hier is blijkbaar sprake van een misverstand. Het is onjuist dat op sommige plekken de seinplaatsing in strijd zou zijn met artikel 8 van de Regeling Spoorverkeer. Tijdens het Algemeen Overleg van 7 februari 2007 (Kamerstuk 29 893/29 984, nr. 45) stelde het lid Gerkens mij dezelfde vraag, waarop ik uitgebreid heb geantwoord in mijn brief van 21 maart 2007<sup>1</sup>. Kort samengevat komt het er op neer dat artikel 8 van de regeling Spoorverkeer eisen stelt aan het remvermogen van treinen. Een trein die 40 km/u rijdt, moet binnen 400 meter tot stilstand kunnen komen. Uiteraard houdt dit verband met de afstand tussen twee seinen en de daarin te tonen seinbeelden. Artikel 8 geeft hier echter geen bepaling voor.

Er is voor gekozen in de Spoorwegwet geen bepaling op te nemen voor afstanden tussen seinen. Artikel 23 van de Regeling Spoorverkeer bepaalt dat de beheerder (i.c. ProRail) verantwoordelijk is voor de plaatsing en bediening van seinen. De seinen worden op een zodanige wijze geplaatst en bediend dat op veilige wijze van de hoofdspoorweg gebruik kan worden gemaakt.

Een gedetailleerd voorschrift, dat vaste afstandsbevestigingen zou bevatten, zou voorbij gaan aan de verantwoordelijkheid van beheerder ProRail om hier per situatie een goede invulling aan te geven. Het interne voorschrift waarmee ProRail invulling geeft aan haar verantwoordelijkheid voor de plaatsing en het zichtbaar zijn van de seinen, is dus niet in strijd met de wet.

<sup>1</sup> Kamerstuk 29 893/29 984, nr. 46.

Ook een geel – geel – rood opvolging van de seinbeelden is niet onwettig. Bijlage 4 bij artikel 24 van de Regeling Spoorverkeer geeft een overzicht van de betekenis van de gebruikte seinbeelden. Het seinbeeld «Geel» heeft de volgende betekenis:

Snelheid begrenzen tot 40 km/h en afhankelijk van zicht en beremming met een zodanige snelheid verder te rijden om voor het eerstvolgende sein, dat stoppen gebiedt, te kunnen stoppen.

Hoewel in deze tekst gelezen zou kunnen worden dat op een geel sein *te allen tijde* een rood sein volgt, wordt dit hier niet bedoeld. Idealiter volgt op een geel sein uiteraard wel een rood sein, en de machinist moet daar ook van uit gaan, maar een verplichte geel – rood opvolging wordt met deze omschrijving niet wettelijk afgedwongen. Zoals ik u tijdens het Algemeen Overleg van 10 september jl. heb gezegd, vind ik een geel-geel-rood seinbeeldopvolging ongewenst. Ik heb ProRail gevraagd om bij de vervanging van de beveiligingsinstallaties dit aantal situaties verder te verminderen.

De heer Roemer heeft mij tevens gevraagd naar de acties rond het herkenbaar maken van seinen. Door ProRail, in samenwerking met de vervoerders, zijn 1000 seinen beoordeeld op zichtbaarheid en herkenbaarheid. Waar nodig zijn verbeteringen doorgevoerd. Ik heb u hierover geïnformeerd in de voortgangsrapportages bij het STS-programma. Daarnaast heeft ProRail een meldpunt voor machinisten waar onder andere slecht zichtbare seinen kunnen worden gemeld.

Uit analyse van de Veiligheidsmeldingen machinisten blijkt dat in 2008 40 meldingen zijn gedaan die te maken hebben met de zichtbaarheid van de seinen. In 2009 is tot nu toe 14 keer een dergelijke melding gedaan. Deze meldingen worden direct door ProRail opgepakt en binnen 24 uur opgelost. Het Overleg Veiligheid Spoorwegondernemingen ontvangt iedere 2 weken een overzicht van alle Veiligheidsmeldingen machinisten en de opvolging ervan door ProRail.

### **Grenzen veiligheidsmarges**

In het Algemeen Overleg heeft de heer Roemer gerefereerd aan het onderzoeksrapport van de Inspectie Verkeer en Waterstaat naar de ontsporing van een goederentrein bij Duiven in 2007<sup>1</sup>. De Inspectie stelt in haar rapport dat het spoor ter plekke voldeed aan nieuwe ruimere Europese onderhoudsnormen, maar dat deze zo scherp zijn gesteld dat er onvoldoende marge is voor een combinatie van afwijkingen. De Inspectie maakt zich zorgen over deze uitkomst. De heer Roemer vraagt naar mijn mening hierover.

In antwoord op kamervragen<sup>2</sup> van het lid Cramer heb ik aangegeven dat ik van mening ben dat voor meervoudige afwijkingen de TSI-normen inderdaad onvoldoende zijn. De concept TSI conventionele infrastructuur zegt over meervoudige afwijkingen alleen dat de infrastructuurbeheerder rekening moet houden met het optreden ervan. De TSI stelt hieraan geen concrete eisen. Ik heb ProRail opdracht gegeven nader te kijken naar de effecten van gelijktijdig optreden van gebreken in materieel en infrastructuur. ProRail voert dit onderzoek nu uit en zal de resultaten aan de Inspectie presenteren. Naar aanleiding van de uitkomsten van dit onderzoek zie ik of de normen moeten worden aangepast.

---

<sup>1</sup> Onderzoeksrapport IVW RV-07U0721, gepubliceerd op [www.ivw.nl](http://www.ivw.nl) d.d. 12 maart 2009.

<sup>2</sup> Kamervragen over treinontsporingen bij Vleuten en Duiven, Aangangsel der Handelingen vergaderjaar 2008–2009, nr. 2684.

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