



Commissie VW

Aan de minister van Verkeer en Waterstaat

Plaats en datum: Den Haag, 1 oktober 2009
Betreft: Spoorongeval Barendrecht
Ons kenmerk: 2009Z17733/2009D47225

Geachte heer Eurlings,

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat van 30 september 2009 is gesproken over het spoorongeval te Barendrecht d.d. 24 september 2009.

De commissie heeft besloten op korte termijn een Algemeen Overleg met u te houden over het spoorongeval Barendrecht en over veiligheid van personen- en goederenvervoer in het algemeen. Ter voorbereiding daarop verzoekt de commissie u de Kamer te informeren over het betreffende spoorongeval en over de lopende onderzoeken naar dit ongeval, zoals die worden uitgevoerd door de Onderzoeksraad voor Veiligheid, de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de Spoorwegpolitie.

De commissie verzoekt u om in uw reactie op dit verzoek tevens in te gaan op onderstaande vragen.

1. Bent u bekend met het artikel "Ramptrein reed door rood"? (AD, 26 september 2009)
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?
3. Kunt u aangeven welke actie ProRail heeft ondernomen naar aanleiding van de rapportage 'Signaal RV-07U0238/S2' van uw Inspectie 1)? Is het u bekend dat de Raad voor de Transportveiligheid over dit aspect in 2001 ook al haar bedenkingen heeft geuit 2)? Wat is uw mening hierover?
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?
5. Kunt u aangeven in hoeverre u in verband met het internationale treinverkeer ook in Europees verband aan afspraken over BLEVE vrij rijden?
6. Kunt u de verzekering geven dat het Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen eind dit jaar zonder meer gereed is?
7. Neemt u de veiligheidsaspecten en gegarandeerde aan- en afvoer van de Rotterdamse haven volledig mee in het Basisnet?

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.vw@tweedekamer.nl

8. Bent u het ermee eens dat vervoer van gevaarlijke stoffen door dichtbevolkte binnensteden zoals Dordrecht en Zwijndrecht in de toekomst uitgesloten moet worden?
9. Deelt u de mening dat explosieve stoffen alleen nog over de Betuweroute vervoerd mogen worden? Hoe gaat u dit afdwingen?
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?
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?
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?
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?
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?
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?
16. Hoeveel locomotieven rijden er per dag over de Betuwelijn die niet zijn uitgerust met dit beveiligingssysteem?
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?
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?
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?
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?
21. Bent u bekend met de publicatie "Ongeldige onderbouwing bij wijziging treinbeveiligingssysteem - De ATB-kwiteerfunctie: irriterend of intrigerend?" 3)?. 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?
22. Op basis van welke criteria kiest u ervoor om het huidige systeem van ATB in een verbeterde versie aan te leggen?

23. Deelt u de 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?
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?

Het algemeen overleg spoorveiligheid waar de commissie uw reactie op dit verzoek bij zou willen betrekken vindt plaats op 8 oktober aanstaande. De commissie zal het op prijs stellen wanneer u uw reactie uiterlijk op 7 oktober te 12.00 uur aan de Kamer kunt doen toekomen.

Bij deze breng ik u het verzoek van de commissie over.

Hoogachtend,

De griffier van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,

I.B. Sneep

- 1) 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.
- 2) Botsing tussen twee reizigerstreinen in Dordrecht 28 november 1999, RVTV, mei 2001.
- 3) <http://www.veiligheidskunde.nl/cms/showpage.aspx?id=205>

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.vw@tweedekamer.nl