

BIJZONDERE COMMISSIE
BELAST MET HET ONDERZOEK
NAAR DE VEILIGHEID VAN HET
SPOORWEGENNÉT IN BELGIË
NAAR AANLEIDING VAN HET
DRAMATISCH TREINONGEVAL IN
BUIZINGEN

van

MAANDAG 03 MEI 2010

Namiddag

La séance est ouverte à 14.30 heures et présidée par M. François Bellot.

De vergadering wordt geopend om 14.30 uur en voorgezeten door de heer François Bellot.

Audition de MM. Henk Pongers et Ron Damstra ('Onderzoeksraad voor Veiligheid' des Pays-Bas)

Hoorzitting met de heren Henk Pongers en Ron Damstra (Onderzoeksraad voor Veiligheid van Nederland)

Ron Damstra: Goedemiddag. Mede namens mijn collega Henk Pongers wil ik u bedanken dat u ons, onder deze voor u wat moeilijke omstandigheden, toch nog hebt uitgenodigd.

Wij zijn allebei werkzaam bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid van Nederland, een Onderzoeksraad die, naar wij hebben begrepen, onder deze vorm niet bestaat in België. Daarop willen wij in ieder geval vanmiddag wat dieper ingaan.

Een ander deel dat wij vanmiddag zeker onder de aandacht willen brengen, is een vergelijking tussen België en Nederland op railgebied, en dan met name de discussie die in beide landen loopt over ATB-systemen, treinbeveiligingsystemen.

Wij willen starten met een presentatie. Ik stel voor dat wij die eerst afmaken. Daarna is er nog voldoende gelegenheid voor het stellen van vragen en dergelijke.

Ondanks het feit dat de commissie, naar wij begrepen hebben, niet rechtstreeks met het treinongeval in Buizingen bezig is, is er natuurlijk

COMMISSION SPECIALE
CHARGÉE D'EXAMINER LES
CONDITIONS DE SECURITE DU
RAIL EN BELGIQUE A LA SUITE
DU DRAMATIQUE ACCIDENT
SURVENU A BUIZINGEN

du

LUNDI 03 MAI 2010

Après-midi

wel een directe aanleiding.

In Nederland hebben wij op 24 september 2009 ook een zwaar treinongeval gehad, waar één dodelijk slachtoffer te betreuren viel – wat op zich natuurlijk reeds een te veel is – maar dat net zo goed heel anders had kunnen aflopen. Voor degenen die het niet precies weten: er botsten daar twee goederentreinen op elkaar terwijl op een van de nevensporen op dat moment een Beneluxtrein richting Antwerpen-Brussel passeerde. De Belgische machinist van die trein kon de trein nog net op tijd tot stilstand brengen, vlak voor een ontspoorde wagen van een van de goederentreinen. Als hij dat niet op tijd had kunnen doen, dan was de reizigerstrein, met heel veel reizigers aan boord, vrijwel zeker ook ontspoord en hadden wij ook een voorval gehad zoals Buizingen, wat u laatst hebt moeten meemaken, vandaar die vergelijking.

Wij willen het eerst hebben over de Onderzoeksraad voor Veiligheid zoals die in Nederland is georganiseerd, over de organisatie en de soorten onderzoek die wij kunnen doen. Wij zullen wat meer inzoomen op de spoorsector, de problematiek van de stoptoon en seinpassages en de onlosmakelijke relatie met de invoering van het Europese beveiligingssysteem ETCS, wat in België lang duurt maar ook in Nederland een vergelijkbare situatie kent.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid is een volledig onafhankelijke Raad. Wij zijn een zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) met een eigen wet. Financiering van onze begroting loopt via het ministerie van Binnenlandse Zaken. In de Rijkswet is alles geregeld over de manier waarop wij onderzoek kunnen doen: de grondslag daarvoor,

de bevoegdheden en dergelijke. Wij zijn vierentwintig uur per dag, zeven dagen per week, beschikbaar in Nederland en komen direct in actie wanneer er een groot ongeval gebeurt. Dat scheelt enorm. Als er eerst in commissie een besluit moet worden genomen, is men vaak al dagen of weken verder. Zo gauw er iets is gebeurd en wij daar melding van krijgen, zijn wij daadwerkelijk in staat om de plaats van het ongeval te bereiken.

De Onderzoeksraad bestaat uit de Raad zelf. Daarin zitten vijf raadsleden, onder het voorzitterschap van professor meester Pieter van Vollenhoven.

De Raad voert de onderzoeken niet zelf uit, hoewel hij er wel nauw bij betrokken is. Voor de uitvoering is er een bureau. Dat bureau bestaat uit circa zestig mensen die fulltime in dienst zijn van de Onderzoeksraad. Zij zijn dan ook continu bezig met de uitvoering van onderzoeken en het verrichten van ondersteunende activiteiten in het kader van de onderzoeken.

Ter ondersteuning van de Raad en de mensen van het bureau zijn er ook nog begeleidingscommissies. Voor ieder onderzoek dat wij uitvoeren, bijvoorbeeld het onderzoek naar het treinongeval in Barendrecht dat ik zonet noemde, wordt er een commissie gevormd. Die commissie bestaat uit een aantal partijen, mensen, die aan de Raad zijn toegevoegd. In de loop van het onderzoek kunnen zij ons van advies voorzien. In de loop van zo'n onderzoek zijn er een aantal momenten waarop wij als onderzoekers advies krijgen van die commissie.

In een aantal fases van het onderzoek hebben we dan als onderzoekend team weer contact met de Raad, die ook zijn oordeel geeft. Helemaal aan het eind van het traject, waarop ik straks nog nader inzoom, bepaalt de Raad, dus die vijf raadsleden, zijn oordeel over het onderzoek. Dat wordt dan ook de uitkomst van het uitgevoerde onderzoek.

In die zin hoeft de Raad, gezien zijn onafhankelijke positie, geen verantwoording af te leggen aan bijvoorbeeld een minister of een parlement. Wij kunnen als Onderzoeksraad naar buiten brengen wat wij ook maar willen, waartoe het onderzoek heeft geresulteerd. We zijn dus volledig onafhankelijk, wat ik echt wil benadrukken.

Onze taak, onze missie, is, kort gezegd, het onderzoek naar ongevallen en incidenten en de

formulering van aanbevelingen. Waarom doen we dat? Niet om een schuldige aan te wijzen, want daarvoor zijn er ook in Nederland andere instanties, als dat nodig mocht blijken, namelijk Justitie. Wij willen onderzoek voeren, en dat doen we ook, ter voorkoming van toekomstige ongevallen of ter beperking daarvan. Wij willen, puur op een onafhankelijke manier, kijken naar een ongeval of een reeks van ongevallen, naar wat er gebeurd is. De mensen die daarbij betrokken zijn, willen we spreken. De achterliggende documentatie verzamelen we. We voeren aanvullende gesprekken. Daaruit willen we een heel onafhankelijk beeld krijgen, zonder druk van strafrecht, bestuursrecht of wat dan ook, want daar willen we ons ver vanaf houden.

Ons werkterrein als Onderzoeksraad voor Veiligheid is eigenlijk enorm breed. Wij kunnen tegenwoordig in alle sectoren onderzoek doen, op een paar uitzonderingen na: verstoring van de openbare orde, handhaving van de rechtsorde en militair optreden van de Krijgsmacht. Net als België is Nederland actief in Afghanistan. Als daar een militair omkomt door gevechtshandelingen, doen wij daar geen onderzoek naar. Vliegt er bijvoorbeeld een F-16 tegen een berg door een technische oorzaak, dan kunnen wij daar wel onderzoek doen.

Een ander voorbeeld waar wij geen onderzoek naar doen, is het tragische ongeval in Apeldoorn vorig jaar op Koninginnedag. Dat is niet ons werkterrein. Dat is het werkterrein van het openbaar ministerie, omdat daar de openbare orde door een persoon werd verstoord.

Alle andere voorvallen behoren wel tot ons werkterrein. Onze voorloper, voor de Onderzoeksraad voor Veiligheid tot stand is gekomen, was de Raad voor Transportveiligheid. Die was specifiek gericht op transportongevallen. De Onderzoeksraad is nu breder ingericht. Wij kunnen naast alle soorten transportongevallen in luchtvaart, rail, wegverkeer en scheepvaart, ook defensieongevallen onderzoeken, met uitzondering dus van gevechtshandelingen.

Voorts onderzoeken wij ongevallen in de sectoren industrie en dienstverlening. Als er bijvoorbeeld op een groot bedrijvencomplex giftige gassen ontsnappen of iets dergelijks kunnen wij daar onderzoek naar doen. Ook als er explosies zijn of nucleaire ongevallen, kunnen wij daar onderzoek naar doen.

Ook voor ongevallen in de gezondheidssector zijn wij ons aan het ontwikkelen en ook daar breiden

onze taken zich uit. Lijken er bijvoorbeeld bij een bepaalde medische behandeling veel slachtoffers of bijna-slachtoffers te vallen, dan kunnen wij er een onderzoek naar starten.

Daarnaast zijn er uiteraard de rampen die wij helaas ook in Nederland af en toe meemaken, grote branden, grote explosies en natuurrampen als een dijkdoorbraak en zo meer. Op al die werkterreinen kunnen wij als Onderzoeksraad onderzoek doen. Voor een groot deel ervan hebben wij op het bureau dat ik daarnet noemde experts in huis. Ik ben zelf een expert op railgebied. Er zijn ook mensen expert inzake luchtvaart of op het gebied van gezondheidszorg, crisisbeheersing, industrie, enzovoort. Overal is er dagelijks wel een aantal mensen met een bepaalde specialisatie beschikbaar binnen het bureau.

Daarnaast zijn er mensen die gespecialiseerd zijn in het maken van analyses en in allerlei analysemethodieken. Wij hebben ook een uitgebreid netwerk opgebouwd, waardoor wij mensen uit Nederland of uit het buitenland kunnen inhuren die voldoende kunnen waarborgen dat zij op een onafhankelijke manier aan ons onderzoek kunnen bijdragen.

Dat zijn allemaal zaken die eigenlijk met een of twee telefoontjes geregeld kunnen worden. Er hoeft geen wekenlang overleg aan vooraf te gaan.

Wanneer zullen wij in actie komen en wanneer zullen wij een onderzoek starten? Bij een treinongeval zoals dat in Buizingen of een instorting van een appartementencomplex zoals in Luik, komen wij direct in actie. Wij bezoeken ook vaak direct de plaats van het ongeval.

Voor een aantal sectoren geldt, conform Europese of mondiale regelgeving en wetgeving, dat wij een onderzoeksplicht hebben. Dat speelt voornamelijk bij de transportsectoren, zoals luchtvaart, zeevaart en railverkeer. Voor zware ongevallen met gevaarlijke stoffen hebben wij een aantal criteria. Als er meerdere slachtoffers vallen of bij een groot schadebedrag, zijn wij verplicht om een onderzoek te doen. In die zin zijn wij ook in een aantal sectoren, zoals de hier meest genoemde, aangewezen als de onafhankelijke onderzoeksinstantie in Nederland.

Voor een aantal andere sectoren beslist specifiek de Raad – wij beslissen niet allemaal – voor welk ongeval of voorval een onderzoek van de Raad een toegevoegde waarde heeft. Dat kan bijvoorbeeld zo'n voorval zijn zoals ik daarnet

noemde of een reeks van voorvallen in een ziekenhuis of andere zaken. Het doel is vaak dat wij vooraf zeggen of er een zinvolle aanbeveling kan uitkomen en of het voor ons zinvol kan zijn om een onderzoek te doen.

Wat betreft de middelen die wij voor het onderzoek nodig hebben, het belangrijkste wat daarboven hangt, is de Rijkswet voor de Ongevallenraad. In die Rijkswet staat op een juridisch onderbouwde manier, tot in detail beschreven wat onze bevoegdheden zijn, wat partijen van ons kunnen verwachten en wat wij van de partijen kunnen verwachten. Dat maakt het werken voor ons op zich een stuk makkelijker, want het is gewoon een juridische grondslag voor onze activiteiten.

Wij hoeven niet telkens ons verhaal uit te leggen: wat wij willen, op welke manier en waarom. De wet schrijft het gewoon voor en geeft ons ruime onderzoeksbevoegdheden. Er is bijvoorbeeld ook goed geregeld wat er gebeurt bij voorvallen waarin niet alleen de Onderzoeksraad een onderzoek doet, maar ook andere partijen. Ook in Nederland zijn er veel meer partijen die een onderzoek willen doen. Een belangrijke partij is het justitiële onderzoek. In Nederland is dat met die wet goed geregeld. Er is vaak een spanningsveld tussen Justitie en de Onderzoeksraad. De wet regelt dat wij op de plek van het ongeval vaak niet heftig in discussie hoeven te gaan met andere partijen. Het is goed geregeld. Dat is belangrijk. Ook bij het verzamelen van informatie is dat heel erg belangrijk.

Wat minstens zo belangrijk is en wat onze onafhankelijkheid ook zeker versterkt, is dat alle informatie die de Onderzoeksraad verzamelt, afgeschermd is.

Iedereen die met ons praat in het kader van een onderzoek, die ons informatie levert, hoeft absoluut niet bang te zijn dat de informatie die hij aan ons gegeven heeft in een later stadium in een rechtszaak behandeld wordt. Alles wat bij ons binnenkomt, blijft bij ons. Het gaat er nooit meer uit. Het is puur vertrouwelijk en goed afgeschermd.

Wat te doen om geen ongevallen te missen? De grote ongevallen mist men niet gauw, zeker niet in het digitale tijdperk waarin we nu zitten. Er is verder een meldplicht voor partijen die verplicht zijn ernstige ongevallen aan ons te melden. Dat is met name ook belangrijk voor voorvallen die niet direct de media halen.

Als wij een onderzoek doen, dan leidt dat na verloop van tijd – op wat verloop van tijd is kom ik later nog terug – tot een eindrapport. Dat rapport is openbaar maar wel dusdanig geschreven dat individuen zich daarin niet laten herkennen. Dat is ook een vorm van bescherming. Als men over een machinist praat, is het natuurlijk wel zo dat iedereen wel weet over welke machinist men het heeft, zeker de directe collega's. Mensen worden echter niet met naam en toenaam genoemd.

Vaak gaat onze rapportage over de inhoud van een voorval, de toedracht, een wettelijk kader waaraan partijen zich moeten houden en een nadere analyse. Die analyse gaat vaak veel verder dan het voorval alleen. Ik noem nu even het voorbeeld van het onderzoek-Barendrecht waarmee ik op het moment bezig ben. Dat start met het voorval Barendrecht en alles wat daarmee te maken heeft maar gaat daarna veel dieper in op de hele historie van stoppen aan het sein in Nederland. In Nederland gaat dat terug tot het treinongeval in Harmelen begin de jaren '60. Het is dus best wel een uitgebreid gebied waarnaar gekeken wordt. Vaak is zo'n voorval een vorm van kapstok om een veel dieper onderzoek te gaan doen.

Het belangrijkste deel van ons onderzoek vormen de aanbevelingen en de meningen die de Raad over het voorval heeft, de beschouwing zoals we dat noemen. Daar begint het rapport mee, met de beschouwing van de raadsleden waarin de Raad zijn mening uitspreekt over de situatie. Verder staan er aanbevelingen in het rapport die in de beschouwing nader worden uiteengezet. Iedere partij die genoemd wordt in de aanbevelingen heeft de plicht – wat ook weer in de wet is geregeld – om binnen een periode van zes of twaalf maanden, afhankelijk van de soort partij die genoemd wordt, schriftelijk te reageren op de aanbevelingen tegenover de minister in wiens beleidsterrein het ongeval plaatsvond. Op railgebied moeten de partijen dus reageren tegenover de minister van Verkeer en Waterstaat zoals we die in Nederland kennen.

Wij worden daarvan op de hoogte gebracht. Wij volgen ook wat partijen met de aanbevelingen in een later traject doen.

In een onderzoek naar de STS-problematiek komen ook alle voorheen gedane aanbevelingen en de opvolging ervan telkenmale terug. Wij kunnen dus goed nagaan wat met de aanbevelingen is gedaan en waarom bepaalde zaken wel en bepaalde zaken niet zijn gebeurd.

De vervolgens getoonde sheet is een heel mooi plaatje, dat eigenlijk ook aangeeft – dit is althans de bedoeling ervan – dat de Onderzoeksraad buiten de partijen staat en niks met partijen als Justitie, met de inspecties die wij in Nederland kennen en met de bestaande tuchtraden te maken heeft. Laatstgenoemde partijen participeren niet als medeonderzoekende partijen aan onze onderzoeken. Inspecties kunnen wel een onderwerp van onderzoek zijn.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat in Nederland is in Nederland, bijvoorbeeld, de partij die aan spoorwegondernemingen vergunningen afgeeft. De Onderzoeksraad gaat natuurlijk wel na of de vergunning desgevallend op de juiste gronden is afgegeven. Wij voeren het onderzoek echter niet samen met de politie en de inspectie. Wij voeren ons onderzoek op onze eigen manier, afgeschermd van alle andere partijen.

De aanbevelingen gaan naar de beleidsafdeling van de betrokken minister. Na het doorlopen van de spiraal krijgen wij de reacties op de aanbevelingen terug. Indien alles goed werkt, is aldus een mooie cirkel gemaakt.

Ik vernoemde het daarnet al even. Wij moeten tot een bepaalde grens natuurlijk wel met andere partijen samenwerken, zeker in de spannende tijd aan het begin van een dergelijk voorval. Erger als rollend door het spoor gaan, over het vliegveld of waar dan ook in de haven, is ook voor de buitenwereld en de politiek ook geen goed signaal.

Om dergelijke zaken te voorkomen, hebben wij de bedoelde wet. Bovendien hebben wij met een aantal belangrijke partijen, zoals het openbaar ministerie in Nederland en de Rijksinspecties, een duidelijk afstemmingsprotocol uitgewerkt. De mensen die op het veld gaan om onderzoek te voeren, hebben vaak een afschrift van voormeld protocol bij zich, zodat de discussie ter zake vaak in de kiem kan worden gesmoord.

Natuurlijk is een en ander niet in alle gevallen meteen heel duidelijk. In vele gevallen moet bijvoorbeeld de politie de kans krijgen om bij een ongeval vast te stellen of er sprake is van een strafbaar feit dan wel of er sprake is van een onderzoek dat door de Onderzoeksraad zou moeten kunnen worden gedaan. In een aantal gevallen zorgt dat gedurende een bepaalde periode voor enige onduidelijkheid. Wanneer recent twee metro's met elkaar botsen en er daardoor veel schade is, is niet altijd meteen duidelijk of het om een ongeval dan wel om een terroristische actie gaat.

Met het afstemmingsprotocol werd in ieder geval duidelijk en helder vastgelegd hoe wij met elkaar zaken doen, wat wij van elkaar kunnen verwachten en hoe de verdere activiteiten in de loop van het onderzoek worden afgestemd en of en hoe er een vorm van informatie-uitwisseling plaatsvindt, met de nadruk niet op het uitwisselen van onderzoeksinformatie maar puur op het verloop van het onderzoek, hoe ver wij staan en dergelijke zaken.

Wat zijn de kenmerken en de meerwaarde van het OVV-onderzoek? Er wordt vaak gezegd dat er al zo veel partijen zijn die onderzoek doen. Waarom moet er ook nog een Onderzoeksraad zijn? Kan dat niet wat minder? Wij vinden van niet. Naar ons idee is dat in Nederland voldoende bewezen. Wij richten ons onderzoek op het systeem en niet op de individuen.

Natuurlijk is het onlosmakelijk met een ongeval verbonden dat als bijvoorbeeld een machinist door een rood sein rijdt, hij of zij daarin een aandeel heeft gehad, maar dat is voor ons minder interessant. Het gaat er ons veel meer om na te gaan waarom het systeem het mogelijk maakt dat zoiets gebeurt.

Wij richten ons dus op het systeem en niet op het individu of individuele fouten. Als men onderzoek doet om alleen de directe oorzaak vast te stellen, kan men ook vaak snel klaar zijn. Dat maakt het minder interessant en beperkt de reikwijdte van de lering die je kunt trekken aanzienlijk. Dat kunnen anderen ook. Natuurlijk is een directe oorzaak wel een startpunt voor een onderzoek, maar wij richten ons veel liever op de achterliggende oorzaken. Door zich te richten op de achterliggende oorzaken, komt men al veel sneller veel dieper in de organisatie van een bedrijf of een ministerie terecht en haalt men daar naar ons idee veel interessantere zaken uit.

Het onderzoek moet zich ook richten op structurele verbeteringen en niet op het straffen van personen. Als dat dan toch moet, dan zijn daar andere partijen voor, maar wij willen niemand straffen. Wij willen bewerkstelligen dat de structurele verbeteringen tot stand kunnen worden gebracht.

Als men kijkt naar het STS-dossier en de vervanging van het ATB-systeem, kan men zeggen dat men er niet in geslaagd is. In Nederland was er in het verleden de Spoorwegongevallenraad, de voorloper van de Onderzoeksraad. Daarna kwam de Raad voor

Transportveiligheid, nu de Onderzoeksraad. Al die partijen hebben al bij herhaling gezegd dat het huidige ATB-systeem in Nederland, het systeem dat treinen tot stilstand brengt als ze door een rood sein zijn gereden, moet worden verbeterd. Dat hebben wij herhaaldelijk gezegd. Net zoals in België, zoals u waarschijnlijk constateert, is dat in Nederland niet altijd even vlug gegaan. Aan de andere kant is het wel aantoonbaar onder de aandacht gebracht en zijn er ook aantoonbaar acties in gang gezet. Het hoeft dus niet altijd de ultieme eindoplossing te zijn, maar wij zijn er met onze onderzoeken wel van overtuigd dat wij daarvoor aandacht in de maatschappij kunnen krijgen.

Dat beleid verandert... Nou ja, ik denk dat het wel duidelijk is wat ik hiermee bedoel.

Als wij een onderzoek doen naar een voorval – Barendrecht noemde ik net, een ander voorval is de crash van de Boeing van Turkish Airlines nu ruim een jaar geleden – dan is ons streven om in ongeveer een jaar tijd dat ongevalonderzoek af te sluiten. In het geval van de Boeing van Turkish Airlines komt deze week het eindrapport uit. Dat heeft dus een paar maanden langer geduurd, maar dat is redelijk gelukt.

Hoe is dat onderzoek opgebouwd? Het begint met het onderzoek ter plaatse, een verkenning. Afhankelijk van de ernst van het ongeval duurt dit meestal één tot vijf dagen. Daarna doen wij een voorstel tot onderzoek aan de Raad en de Raad beslist formeel of wij al dan niet een onderzoek doen. Dan start er een periode van drie maanden. In die drie maanden gaat een onderzoeksteam aan de gang dat alle feiten gaat vastleggen rondom het ongeval. In Barendrecht bijvoorbeeld zijn wij drie maanden bezig geweest met alle betrokken partijen te bevragen, de feiten vast te stellen en te verzamelen. Na drie maanden hadden wij een duidelijk en compleet beeld van de toedracht van het ongeval en welke feiten, oorzaken en omstandigheden een rol hebben gespeeld.

Met die bevindingen, die op dat moment nog niet openbaar worden gemaakt, gaan wij weer naar de Raad en de Raad beslist in het “focusdebat” welke aspecten uit het onderzoek – dat kunnen ze allemaal zijn, maar het kunnen er ook maar een paar zijn – onderzoekwaardig zijn en waar het vervolgonderzoek zich op moet richten. Dat vervolgonderzoek, het tweede deel van het onderzoek, duurt ongeveer vijf maanden. In die vijf maanden gaan wij veel breder naar die aspecten kijken. In het STS-dossier hebben we gekeken

naar een aantal achterliggende oorzaken die wij dieper uitzoeken.

Vijf maanden lijkt lang als ik aan uw oorspronkelijke termijn van twee maanden denk, maar wij hebben die vijf maanden hard nodig om grondig en uitgebreid alle informatie te verzamelen. Wij willen dat grondig doen en ons er volledig van overtuigen dat de informatie die wij hebben verzameld, de juiste informatie is en dat ze compleet is. Zo gauw er meerdere partijen in beeld komen, komen er ook meerdere verhalen en versies. Het is belangrijk dat alle puzzelstukjes op de juiste manier in mekaar passen. Daar hebben wij gewoon vijf maanden voor nodig.

Om ons nogmaals ervan te overtuigen dat delen van het rapport kloppen, komt er daarna een inzagetermijn. Ook die is wettelijk geregeld. Binnenlandse partijen krijgen vier weken lang de gelegenheid om het rapport in te zien – daar zitten niet de beschouwingen en de aanbevelingen bij – en daarop hun commentaar te leveren.

Die commentaar verwerken we indien relevant. Ook dat wordt in de Raad besproken. De beschouwing en de definitieve aanbevelingen worden vastgesteld, wat ons, als het goed is, aan het einde van die periode brengt tot de publicatie van het openbaar rapport. Afhankelijk van de ernst van het voorval gebeurt dat heel uitgebreid met een persconferentie of iets dergelijks. Soms gebeurt dit in wat meer bedekte termen, maar het wordt allemaal openbaar.

We maken de sprong naar de spoorsector. De spoorsector in Nederland en België is vergelijkbaar. Formeel is de Rijksoverheid de eigenaar van het spoorweginfrastructuur. Met de ontvlechting van de spoorbedrijven is er een onderscheid gemaakt tussen de infrabeheerders, die een concessie hebben om de infra te beheren in opdracht van de minister, en meerdere spoorwegondernemingen. Voordat die spoorwegondernemingen in Nederland mogen rijden, moeten zij voldoen aan de voorwaarden voorzien in de spoorwet en de onderliggende regelgeving. Als zij daaraan voldoen, zet de Inspectie Verkeer en Waterstaat het licht op groen en levert een vergunning af en mogen die partijen in Nederland met treinen rijden.

Het rijden van treinen is een samenspel tussen de infrabeheerder en de spoorwegondernemingen voor onderhoud, rijweginstellingen en dergelijke. Helaas loopt het daar af en toe verkeerd, vindt er een ongeval plaats en moeten de partijen een onderzoek instellen.

Over de Onderzoeksraad heb ik het inmiddels al uitgebreid gehad. Een andere partij die in Nederland onderzoek doet naar de wat minder ernstige voorvallen, maar die bovenal bijzonder actief is en nuttig werk levert bij het verzamelen van gegevens, is de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De Inspectie Verkeer en Waterstaat beheert in Nederland een uitgebreide ongevallenonderzoeksdatabase die sinds 1994 wordt gevoed. Die databank is van onschatbare waarde wanneer men onderzoek wil doen, want daarin staat echt alle informatie over alle eerdere voorvallen.

Daarnaast is het justitieel onderzoek gericht op strafvervolgning. Conform de Spoorwegwet zijn de spoorwegondernemingen zelf ook verplicht om een onderzoek in te stellen en daarover te rapporteren. Dat is een deel van hun veiligheidsmanagementsysteem.

Zowel de Inspectie Verkeer en Waterstaat (NSA) als de Onderzoeksraad (NIB) rapporteert aan de Europese instantie op spoorweggebied, de ERA. De ERA rapporteert aan de Europese Commissie zodat de cirkel rond is.

Als u in België een dergelijk plaatje maakt, denk ik dat er ook iets dergelijks uitkomt. Alleen de onderzoekende partij zal iets anders geformuleerd zijn.

De nadruk is dus dat zowel de Onderzoeksraad als de Inspectie Verkeer en Waterstaat onderzoek doet in enige vorm. Wij als Onderzoeksraad zijn de afgelopen jaren betrokken geweest bij een aantal railvoorvallen. Wij doen gemiddeld twee keer per jaar een uitgebreid onderzoek. Dat er veel meer gebeurt is duidelijk, maar wij doen onze onderzoeken diepgaand. Gemiddeld twee keer per jaar voeren wij een uitgebreid onderzoek naar railongevallen. Zoals ik net al zei dat zo'n onderzoek vaak veel verder gaat dan het voorval alleen, komt daar veel meer aan de orde. Een aantal keren gaat dat om een ontsporing, maar zeker ook in een aantal gevallen om botsingen ten gevolge van stoptonend sein passages (STS).

We hebben een kleine vergelijking gemaakt tussen België en Nederland waar eigenlijk uit blijkt dat we wel heel erg op elkaar lijken. Qua spoorweginfrastructuur hebben we – België een beetje meer – ongeveer een vergelijkbare hoeveelheid rails liggen. Hogesnelheidslijnen hebben we allebei, België wat meer als Nederland. In beide landen hebben we nog overwegen, een kruising met het wegverkeer: plaatsen waar relatief veel ongevallen

plaatsvinden en waar relatief veel mensen bij ongevallen om het leven komen. Het aantal treinkilometers komt redelijk overeen. U hebt Infrabel, wij hebben ProRail. NMBS en NS Reizigers zijn elkaars tegenhanger, daarnaast zijn er de nodige andere spoorwegondernemingen ook actief. Kortom, een aantal zaken waarin we toch aardig overeenkomen. Een uitzondering is het taalprobleem dat wij in Nederland minder kennen.

Gaan we kijken naar de ongevallen, dan komen we toch wel op wat verschillende getallen uit. Eigenlijk is dat ook heel willekeurig. Als u het treinongeval in Buizingen niet had gehad, dan had daar een heel ander getal kunnen staan. Was ons treinongeval in Barendrecht anders afgelopen, dan had daar weer een heel ander getal gestaan. Dat gaat om een niet vooraf te voorspellen aantal mensen die om het leven komt of ernstig gewond raakt. Het aantal overweegaanrijdingen komt zeker overeen. Maar goed, daar hebben we het vandaag niet echt over.

Opvallend is wel dat het aantal stoptonend sein passages verschilt. Het kan zijn – daar heb ik het antwoord niet op – dat het daadwerkelijk zoveel verschilt. Het kan ook zijn dat de definitie van een STS-passage in België anders is dan in Nederland en dat daardoor de aantallen zo verschillen.

Het kan ook zijn dat de vorm van melding van zo'n voorval verschilt. Ik ben op zich wel benieuwd of die getallen ook daadwerkelijk zoveel van elkaar verschillen.

In Nederland hebben wij twee tot vier keer per jaar een botsing, in België ongeveer twee keer per jaar. Dat zou ongeveer gelijk moeten zijn. Over het aantal doden heb ik het daarnet even gehad. In beide gevallen heeft het beveiligingssysteem slechts een beperkte bescherming; zowel in Nederland als in België is het mogelijk om rode seinen voorbij te rijden en daarna treinen met elkaar in botsing te laten komen. Beide landen zijn bezig met de migratie naar het Europese systeem ERTMS. Beide verwachten volgens mij dat dit nog even gaat duren.

Bij de treinbeveiligingssystemen zijn er ook een aantal overeenkomsten, daterend van toen er daarover een keuze werd gemaakt. Uw Memor-krokodilsysteem is er veel eerder gekomen. Wij zijn pas na het treinongeval in Harmelen (1962) begonnen met de installatie van een ATB-systeem. Lang niet in alle gevallen werken het ATB-systeem en het Memor-krokodilsysteem; daarom zijn er aanvullingen voor bedacht, deels ingevoerd, deels niet ingevoerd.

Gedurende een tijd, mede door een aantal ongevallen, waren er aanvullende maatregelen nodig. Bij u is dat TBL1+ geworden, bij ons de verbeterde versie van ATB (ATB VV). Technisch gezien zijn dat heel verschillende systemen, maar de strekking en het doel van die middelen waren ongeveer gelijk. Wij hebben ook, net als u, op een aantal baanvakken van de HSL inmiddels ERTMS.

Dan toon ik een grafiekje van de ontwikkeling in Nederland van het aantal STS-passages. Daarin valt op, wat ook de zorg is van de Onderzoeksraad en andere partijen, dat het aantal aan het begin van het millennium, na 2000, toch ernstig is gaan oplopen nadat er eigenlijk een afname was in het begin van de jaren '90. Gelukkig zijn wij nu, sinds 2008, weer een dalende lijn aan het zichtbaar maken. Wij hopen dat 2010 een nog veel beter jaar wordt, waar met name ook de nieuwe systemen, de verbeterde versie van ATB, wat op een aantal seinen is geïnstalleerd, en andere maatregelen hun vruchten zouden moeten afwerpen.

Omdat men zoveel gegevens heeft, mede door de database, over al die stoptonend sein passages kan men daaruit ook een aantal conclusies trekken. Het is in elk geval in Nederland gelukkig zo dat bij het merendeel van de stoptonend sein passages het gevaarpunt niet bereikt wordt. Het merendeel van de treinen loopt alleen vertraging op. Slechts in 2 % van de gevallen – gelukkig want dat is reeds hoog genoeg – leidt het effectief tot een ontsporing of botsing van twee of meerdere treinen. Wij moeten er natuurlijk allemaal wel voor zorgen dat die 2 % 0 % wordt.

Het mag niet gebeuren dat een trein voorbij een rood sein rijdt zonder verdere probleem, maar daar valt op zich nog mee te leven. Die 2 % van voorvallen waarbij er daadwerkelijk een kans is op letsel of dodelijke ongevallen moeten wij zoveel mogelijk zien te voorkomen.

Een van mijn laatste sheets is een nadere uiteenzetting van het aantal slachtoffers. In Nederland hebben wij geluk gehad. Het aantal dodelijke slachtoffers tengevolge van de stoptonend sein passages is heel erg laag. De laatste twee keer dat het voorkwam was in Barendrecht, vorig jaar, en in Roermond in 2003. In beide gevallen betrof het de machinist van de trein. We kunnen daaruit zelfs de conclusie trekken dat er onder de reizigers al lange tijd geen enkel slachtoffer is gevallen als gevolg van de stoptonend sein passages. Er zijn wel de nodige

mensen gewond geraakt, met name door brekend glas en plafondplaten die bij botsingen en dergelijke naar beneden kwamen. Het aantal heel ernstige letsels is relatief laag.

Wij keken nadrukkelijk naar de oorzaken van die STS-passages. Daaruit halen wij een aantal basisrisicofactoren. Een groot deel zijn procedurele zaken. Af en toe wijkt de techniek af waardoor een trein niet tijdig kan stoppen. Communicatie is ook een groot probleem. Als mensen die elkaar niet goed begrijpen, namelijk machinisten en treindienstleiders, kan dat leiden tot een onterechte STS-passage. Foute bediening van het sein kan leiden tot een STS-passage. In een heel groot aantal gevallen, 19 % van de treinen die door een rood sein rijdt, speelt de verwachting van de machinist een belangrijke rol. De machinist verwacht dat hij een doorgaande rijweg heeft maar heeft dat ineens niet; hij heeft een gedeeltelijk ingestelde rijweg en kan zijn trein niet meer tijdig tot stilstand brengen. Verwarring, seinen naast elkaar, slechte zichtbaarheid van een sein, het waarnemen van de machinist, zijn ook belangrijke oorzaken. Afleiding van de machinist, bijvoorbeeld door telefoon- of ander verkeer, mensen op het perron die zijn aandacht vragen, is ook nog altijd goed voor 14 %. In 7 % van de gevallen gaat het om een verkeerde handeling van de machinist.

Op zich vinden wij dat heel belangrijke informatie. Met die informatie kan er namelijk gericht actie worden ondernomen. Bijvoorbeeld, wij kunnen ervoor zorgen dat de machinist minder snel afgeleid is. Hoe kunnen wij bijvoorbeeld een betere rijweginstelling tot stand brengen, zodat treinen minder vaak voor een rood sein tot stilstand komen?

Daarmee komen wij tot beheersmaatregelen die bijvoorbeeld in zo'n OVV-rapport als aanbeveling kunnen komen te staan. Wat het voorkomen van conflicten betreft, treinen moeten elkaar zo min mogelijk tegenkomen of kruisen. In de planning moet dus rekening worden gehouden met zoveel mogelijk gescheiden rijwegen. Conflicterende rijwegen mogen niet worden ingesteld.

Punctualiteit is een heel belangrijk onderwerp in Nederland. Dat zal hier niet anders zijn. Treinen moeten op tijd van het station vertrekken. Dat kan er als eens toe leiden dat de trein daadwerkelijk op tijd uit het station vertrekt, maar bij het volgend sein alweer voor rood moet wachten. In zulke zaken zijn wij heel stellig: dat soort zaken moet altijd worden voorkomen. Men moet niet een vertrekkende trein slechts één sein laten

opschuiven.

Ik vernoem nog andere zaken. Zichtbaarheid en herkenbaarheid van de seinen. De seinen moeten goed en duidelijk zichtbaar zijn en mogen niet tot verwarring leiden.

Het belangrijkste is het laatste punt dat ik noem. Er moet gewoon in Nederland, en misschien ook hier wel, een adequaat ATB-systeem komen dat eigenlijk moet voorkomen dat een machinist met zijn trein voorbij een rood sein rijdt. Natuurlijk moet de machinist in zijn waarde gelaten worden, want vakmanschap is ook een belangrijk aspect, maar hij moet niet de laatste schakel zijn. Er moet ook een technisch systeem zijn dat voorkomt dat er een botsing of iets dergelijks plaatsvindt.

Ik geef even nog een doorkijk op de manier waarop onze onderzoeksraad tegen de stoptonendseinsproblematiek aankijkt. Ook in Nederland speelt dat het aantal slachtoffers in het railverkeerssysteem laag is, zodat vergelijking met ongevallen die op de weg plaatsvinden eigenlijk niet opgaat. Er is geen sprake van een vergelijking. Desondanks vinden wij dat alles moet worden gedaan wat redelijkerwijs mogelijk is om een ongeval binnen het railverkeerssysteem te voorkomen. Daar spreken wij de overheden en de spoorondernemingen ook op aan. Alle inspanningen die redelijk mogelijk zijn, moeten worden geleverd.

100 % is misschien niet haalbaar, maar het moet wel een eind in die richting gaan en de wil daartoe moet in ieder geval duidelijk aanwezig zijn. Het moet dus niet alleen van de machinist afhangen; ook hij moet worden beschermd door technische systemen.

Wij verwachten veel van ERTMS, maar dat doet iedereen, geloof ik. ERTMS, dat weten wij ook, zal er de eerste twintig jaar nog niet volledig zijn. Er zullen dus in die twintig jaar nog meerdere maatregelen noodzakelijk zijn om een veilig railverkeerssysteem te houden. Dat betekent dat alle andere beheersmaatregelen beter of, in ieder geval, volledig benut moeten worden.

Een symptoom van de ontwrichting van de spoorbedrijven is heel lang geweest, ook bij de infrabeheerder, dat de machinist maar moet stoppen voor een rood sein; wij maken ons zorgen over ons eigen ding en laat de andere maar het andere probleem oplossen. Wij geven heel duidelijk aan dat er weer sprake moet zijn van een collectief. Er moet gezamenlijk worden gesproken over de problemen bij het spoor en er moeten gezamenlijk maatregelen worden genomen om

zaken veiliger en beter te doen. Bovenal vinden wij dat ook de overheid, de minister, daar een taak heeft om daar regie aan te geven en dat is wel duidelijk iets wat in Nederland de afgelopen jaren, naar ons idee, onvoldoende heeft plaatsgevonden. Tot zover mijn verhaal, iets langer dan een half uur. Volgens mij heb ik voldoende duidelijk kunnen maken waarvoor wij er zijn.

De **voorzitter**: Dank u. Zijn er collega's met vragen?

Patrick De Groote (N-VA): Dank u, heren, voor uw uitvoerige uitleg. Ik moet zeggen dat bijna alle vragen die ik voorbereid had, grotendeels beantwoord zijn. Ik vermeld nog enkele zaken.

Een van de eerste reacties vanuit Nederland na de ramp in Buizingen was een opmerkelijk artikel op de website van de Volkskrant, waarin stond dat men in Nederland gemiddeld 250 keer per jaar door een rood sein rijdt. Ik citeer: "Een ongeval als dat van maandag is ook op het Nederlandse spoor denkbaar." Men verwees ook, zoals u hebt aangehaald, naar het ongeval met twee goederentreinen in Barendrecht in september 2009. Bij ons in de pers reageerden de nieuwszenders in het algemeen en in verband met Buizingen onmiddellijk dat in Nederland en Frankrijk een dergelijk ongeval niet meer mogelijk is, want zij hebben daar reeds een eigen remsysteem ontwikkeld. Ik had graag uw visie daarop gehoord.

U had het uitvoerig over de vergelijking tussen Nederland en België. U hebt de systemen vergeleken. Ik heb wel nog een vraag. Hier in België hebben wij te maken met een sternet, als ik het zo mag noemen, met Brussel als centrum waaruit de stralen vertrekken. Hoe zit dat in Nederland? Kunt u een vergelijking maken inzake de bezettingsgraad en de drukte op de treinen?

Wat het ongeval in Barendrecht betreft, is het toeval dat het om twee goederentreinen ging? Ik krijg hier in de commissie soms het gevoel dat goederenvervoer en reizigersvervoer in België niet aan dezelfde veiligheidsvereisten moeten voldoen.

Ik heb nog een opmerking waarop u al deels geantwoord hebt, inzake de aanpak van de Nederlandse Spoorwegen van het personeel dat door een rood sein rijdt. Ik wil het iets ruimer nemen. Hoe zijn de omstandigheden van de Nederlandse treinbestuurders in het algemeen? In deze commissie hebben wij vaak gehoord – de collega's kunnen dat beamen – dat de verantwoordelijkheid enorm veel bij de bestuurder

zelf gelegd wordt, terwijl in feite de nadruk zou moeten liggen op het veiligheidssysteem. Kunt u daar een korte toelichting bij geven?

U zegt dat er bij u, bij individuele fouten, meer naar systeemfouten wordt verwezen.

Indien ik mij niet vergis, moet de bestuurder bij ons, eenmaal het sein is overschreden, onmiddellijk stoppen en komt er een vervanger. Ik heb het gevoel dat wij het systeem van de kleuterklas hanteren. De bestuurder heeft een fout gemaakt en moet even in de hoek staan. Ik merk dat zulks bij jullie blijkbaar op een andere manier verloopt.

Ik heb nog een laatste, heel korte vraag over de aankoop van de treintoestellen en de voertuigen in Nederland.

Wij hebben vorige week gehoord dat de producenten het blijkbaar soms nogal moeilijk hebben met het naleven van het lastenboek. Telkenmale worden er op het vlak van de Europese standaarden uitzonderingen gevraagd.

Wat is uw mening ter zake?

Over ERTMS hebt u het al uitvoerig gehad.

Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!): Monsieur le président, je remercie nos interlocuteurs pour leurs interventions et les informations fournies. Je voudrais leur adresser plusieurs questions.

D'abord, j'aurais souhaité connaître plus précisément les relations entre votre Conseil et notamment l'Autorité nationale de sécurité sur le rail.

Comment cela se passe-t-il en cas d'enquête?

Travaillez-vous de manière parallèle ou de manière complémentaire?

Par exemple, une Autorité nationale de sécurité sur le rail doit travailler par le biais d'audits sur l'entreprise de chemins de fer. En réalisez-vous également? J'ai cru comprendre que oui.

Dès lors, quelle est la collaboration entre les deux? Dans le "droit interne" des Pays-Bas, une institution a-t-elle la primauté sur l'autre? Comment les choses se passent-elles?

Ensuite, l'avantage de votre Conseil est de regrouper divers secteurs assez différents les uns des autres.

Comment voyez-vous l'évolution de chacun de ces secteurs en matière de politique de sécurité sur les dernières années?

Comment le rail aux Pays-Bas se distingue-t-il par rapport aux secteurs des industries dangereuses, des industries lourdes ou d'autres entreprises? L'évolution est-elle différente?

Voyez-vous une préoccupation plus importante dans le secteur du rail que dans d'autres secteurs?

Enfin, vous avez évoqué les divers équipements de freinage de sécurité ou d'aide à la conduite. Sauf erreur de ma part, vous n'avez pas indiqué l'historique des décisions prises en la matière.

Pouvez-vous nous fournir davantage d'informations à ce sujet?

Quand les systèmes ont-ils été choisis? Quelles sont les motivations qui ont présidé au choix des systèmes actuellement en place?

Existe-t-il une réelle volonté politique, une décision claire d'implémenter l'ERTMS sur l'ensemble du réseau? Ou bien cela fait-il encore aujourd'hui l'objet de discussions?

Ludo Van Campenhout (Open Vld): Mijnheer de voorzitter, ik dank de sprekers voor de inleiding. Ik bied mijn excuses aan dat men hier in moeilijke omstandigheden moet komen.

Ik heb een aantal vragen.

Ten eerste, wij hebben hier lange discussies gevoerd over de vraag of wij een onderzoekscommissie of een bijzondere commissie moesten oprichten. In welke mate kunt u onderzoeksadren stellen? Kunt u getuigen ondervragen? Kunt u documenten opvragen? Dat is toch wel een belangrijke vraag die wij ons ook hebben gesteld in de hele discussie over een onderzoekscommissie of een bijzondere commissie.

Ten tweede, wanneer wordt ETCS in Nederland operationeel?

Ten derde, er wordt vaak gezegd dat liberalisering tot meer onveiligheid zou leiden, terwijl per miljoen kilometer in Engeland en Nederland – dat heeft allemaal met definitie en statistiek te maken – de ongevallen lager liggen dan in België. Ik zou u willen vragen wat uw visie is. Is er een effect van de liberalisering op de veiligheid op het spoor?

Jan Mortelmans (VB): Ook namens onze fractie bedankt voor uw aanwezigheid en de toelichting.

Ik zou willen weten hoe de werkwijze van de Onderzoeksraad nu verschilt met die van vroeger. Als ik mij niet vergis, heeft er een hele tijd een Spoorwegongevallenraad bestaan. Ik lees op uw eigen webstek dat er weliswaar een onafhankelijk eindoordeel kwam, maar dat die onderzoeken toch werden gevoerd namens de diverse inspecties, Verkeer en Waterstaat, de Raad voor de Luchtvaart, de Commissie Binnenvaart enzovoort.

Ik zou graag weten hoe die verhouding nu ligt. U hebt al een paar keer de nadruk gelegd op de onafhankelijkheid van uw onderzoeksinstituut. Verschilt dat in wezen met vroeger?

Ik heb nog een tweede vraag in verband met de aanbevelingen die u doet. Die moeten binnen een bepaalde periode door de minister worden beantwoord. Als dat niet gebeurt, zijn daaraan dan consequenties verbonden? Kunnen jullie zelf bepaalde maatregelen opleggen of niet? In hoeverre zijn jullie dan tevreden dat bepaalde maatregelen worden genomen? Wordt achteraf een evaluatie gemaakt?

David Lavaux (cdH): Monsieur Damstra, je vous remercie pour votre exposé. Je désirerais obtenir davantage d'explications sur un aspect plus particulier. Lors des différentes auditions, la sécurité a été largement envisagée d'un point de vue technique: les systèmes, la technique, les moyens de prévention, etc., tandis que l'aspect humain a généralement été peu abordé: l'homme qui gère ces machines, qui gère les systèmes.

On a pu apprendre, notamment dans le chef de l'ERA ou d'autres personnes qui ont été auditionnées que, dans les accidents, le facteur humain intervenait de façon très importante. Dans vos analyses, avez-vous la même perception des choses? Dans l'affirmative, quelles sont les mesures que vous préconisez par rapport à ce facteur humain, qui intervient de manière importante dans les problèmes ou les accidents que l'on rencontre?

David Geerts (sp.a): Heren, bedankt voor de uiteenzetting. Ik heb twee concrete vragen.

Ten eerste, hoe zit het met de afdwingbaarheid en de opvolging van de aanbevelingen en voorstellen die u als onafhankelijk onderzoeksorgaan formuleert?

Ten tweede, wij discussiëren in onze commissie over het aanbrengen van veiligheidssystemen. Dezelfde voorwaarden kunnen echter niet worden opgelegd aan private operatoren. Moeten private operatoren in Nederland ook veiligheidssystemen die voor iedereen gelden, aanbrengen?

Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, op mijn beurt dank ik de sprekers voor de verhelderende toelichting, die enige nuancering aanbracht bij het beeld dat in ons land werd gecreëerd, met name dat het bij ons veel onveiliger is dan elders in de wereld, dat onze veiligheidssystemen hopeloos achterlopen op die van onze buurlanden. Uw vergelijking van de spoornetten en de situatie daarop heeft dat toch wel enigszins genuanceerd.

U zei dat het zeker nog twintig jaar wachten is op de uitbouw van ERTMS op het Nederlandse spoornet en dat men intussen in andere oplossingen moet voorzien. Het zou interessant zijn om daarover iets meer duiding en toelichting te krijgen. Ook bij ons denkt men dat men voor de volledige uitrol van de ERTMS tot 2030 nodig heeft. Er zijn daarop nogal wat verontwaardigde reacties gekomen waarom het zo lang moet duren. Het zou goed zijn indien u daarbij vanuit een meer technische achtergrond wat duiding kan geven. Waarom is daarvoor zoveel tijd nodig en wat kan er intussen wel worden gedaan?

Een tweede vraag die ik nog heb, sluit aan bij de vraag van collega De Groot. Bij roodseinpassages wordt bij ons een bestuurder van de trein gehaald en moet hij een bepaald proces doorlopen, vooraleer hij opnieuw een trein mag besturen. Hoe wordt daarmee omgegaan in Nederland?

Le **président**: En ce qui concerne le système ATB, pouvez-vous nous dire si ce système national est interopérable?

S'agit-il d'un système comparable au KVB en France ou en Suède, qui permet l'arrêt devant le feu rouge quelle que soit la vitesse, à savoir un contrôle en continu de la courbe de vitesse et de la courbe de freinage?

Représentez-vous l'autorité nationale auprès de l'ERA, au même titre que l'Agence française de sécurité ferroviaire ou que l'Agence italienne pour la sécurité ferroviaire?

Vous nous avez expliqué que l'organe que vous représentez avait une indépendance absolue.

Comment s'opère le choix des collaborateurs au conseil d'administration? Ce conseil comprend cinq personnes. Comment sont-elles choisies? En fonction de leur expertise, leur indépendance, leur parcours académique ou scientifique?

J'ai également noté le chiffre de 240 franchissements par année, mais la définition que vous donnez au franchissement n'est pas du tout la même que dans notre pays. Depuis 2010, l'ERA nous a expliqué qu'il y avait une définition commune de ce qu'était un franchissement de feu rouge. Avez-vous réalisé, au regard de cette nouvelle définition, une comparaison avec vos chiffres de 2009? Les chiffres sont-ils identiques?

Enfin, si j'ai bien compris, vous représentez un organe de la sécurité publique hormis l'ordre public et ce qui est lié à la défense nationale. Vous intégrez donc l'ensemble des données relatives à la sécurité publique. Cela recouvre-t-il l'ensemble des risques, en ce compris les sites Seveso? Cet élément est accessoire au regard des missions de notre commission mais est intéressant sur le plan du fonctionnement. Intégrez-vous les sites Seveso, les grands sites industriels, les accidents sur sites privés qui peuvent avoir des conséquences sur l'environnement immédiat, les villes, les villages, les quartiers?

Ron Damstra: Dank u wel, ook voor de vragen.

Ik stel voor dat mijn collega, en daar wilde ik eigenlijk mee starten, eerst de algemene vragen over de Onderzoeksraad beantwoordt en dat wij daarna even specifiek inzoomen op de vragen op railgebied.

Henk Pongers: Dan begin ik bij de samenwerking tussen onze Raad en de nationale overheid als je het hebt over veiligheid en spoorwegveiligheid.

Doen wij ook audits en dergelijke? Op het moment dat er een ongeval gebeurt en wij besluiten om een onderzoek in te stellen, is het zo geregeld dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat, die anders bevoegd is om onderzoek te doen, niet langer een onderzoek mag instellen. Die raakt op dat ogenblik zijn bevoegdheden kwijt. Wij hebben duidelijk voorrang op de inspecties.

Wij doen geen audits. Wij doen alleen onderzoek op het moment dat er sprake is van een ongeval. Dat kan gaan om een grote ramp, maar ook om een gewoon ongeval of een bijna-ongeval waarbij het net goed is gegaan. Ook dan zijn wij bevoegd om een onderzoek in te stellen, maar er moet wel

sprake zijn van zo'n soort voorval. Wij zijn geen beleidsadviseur. Wij zijn ook geen organisatie die audits doet. Als er helemaal niets aan de hand is dan zijn wij niet bevoegd om een onderzoek in te stellen.

Nu kom ik op de vraag over multimodaal. Hoe is de evolutie geweest van de sectoren en hoe verhoudt de spoorsector zich dat tot bijvoorbeeld de industriesector. Ik denk dat in Nederland het onafhankelijke onderzoek is begonnen in de transportsectoren. Wij kenden al een Raad voor de scheepvaart in het begin van de 20^{ste} eeuw, in 1909. In de dertiger jaren toen de luchtvaart begon op te komen, is er ook een Raad voor de luchtvaart gekomen. Vlak daarna is er een Raad voor binnenvaartongevallen opgericht. Dat is de commissie Binnenvaart-rampenwet. Vlak na de oorlog is de Spoorwegongevallenraad ingesteld omdat er in die periode, na de Tweede Wereldoorlog, heel veel treinverkeer op gang kwam en dat leidde tot vrij veel ongevallen. Op grond daarvan is toen gezegd dat er ook een onafhankelijke onderzoeksinstantie moest komen voor spoorwegongevallen. Voor wegverkeer kennen wij geen aparte onderzoeksinstantie.

Alle andere sectoren deden eigenlijk het onderzoek zelf. Als je kijkt naar de grote bedrijven, de petrochemische industrie deed zelf altijd onderzoek en daar moest men het mee doen. Dat ging meestal ook vrij goed. Wij hebben in Nederland daarover in de tachtiger en negentiger jaren veel discussie gekregen met de vraag hoe onafhankelijk die onderzoeken zijn.

Kan men daar volledig op vertrouwen? Met name de pers in ons land heeft daar altijd kritische verhalen over geschreven. Dat is ook aangeslagen bij ons parlement. Vanuit het parlement is er altijd aandrang geweest om te komen tot een aparte, onafhankelijke Onderzoeksraad en dit niet alleen te baseren op de onderzoeken vanuit de bedrijven zelf en de inspecties. Ook de inspecties kunnen in een aantal gevallen betrokken zijn bij het mogelijk ontstaan van een voorval. Ze zijn betrokken bij het houden van toezicht en het geven van regels. Zo gauw daar discussie over ontstaat – dan hoeft het nog niet echt zo te zijn dat ze daarbij betrokken zijn maar als de schijn bestaat dat ze erbij betrokken zijn – loopt men het risico dat het publiek gaat zeggen dat men er niet meer in gelooft. Dat heeft er in Nederland toe geleid dat we in de jaren '90 eerst de Raad voor Transportveiligheid hebben opgericht. De spoorsector heeft daar onmiddellijk in meegedraaid. Pas vijf jaar geleden zijn we in

Nederland overgegaan tot het installeren van een Onderzoeksraad voor Veiligheid voor alle sectoren. In die zin denk ik dat de transportsector en met name ook de railsector een heel eind voor ligt op bijvoorbeeld de sector gezondheidszorg. In ons land kunnen we echter, als er in een ziekenhuis dingen mis gaan, iets doen.

Ik neem dan meteen even een stukje over de Spoorwegongevallenraad mee. Verschilt dat nu heel erg van vroeger? Toen de Spoorwegongevallenraad ontstond werd een groot deel van het eigenlijke onderzoek gedaan door de Nederlandse Spoorwegen en een deel door wat nu de inspectie is. De resultaten daarvan werden aan de Spoorwegongevallenraad aangeboden en die hield daar een openbare zitting over waar mensen opgeroepen werden om te getuigen. Ze waren verplicht te verschijnen en de mensen werden onder ede gehoord. Dat gaf vervolgens een soort onafhankelijke saus aan het hele onderzoek. Het feitelijke onderzoek werd echter gedaan door de inspecties en mensen van de spoorbedrijven. Nu hebben wij onze eigen onderzoekers. Wij doen alles zelf en zijn niet meer afhankelijk van wat de inspectie en de bedrijven aanleveren. Onze bevoegdheden zijn ook verregaand. We kunnen iedereen oproepen om te verschijnen en we kunnen alles in beslag nemen, althans voor zover dat nodig is voor het onderzoek. Uiteraard moeten we daar in redelijkheid mee omgaan. We kunnen de politie vragen om stukken af te zetten. Alle recorders die in voertuigen aanwezig zijn, kunnen wij in beslag nemen. Het is niet aan Justitie om die in beslag te nemen, dat is allemaal voor ons. In die zin is het dus een enorme verbetering vergeleken met de vroegere Spoorwegongevallenraad.

Dan is er nog een vraag over de reactie op de aanbevelingen.

Wij doen niet alleen aanbevelingen aan ministers. Ik meen dat de vraag was hoe wij omgaan met aanbevelingen die aan ministers gericht zijn. Als de spoorwegbedrijven betrokken zijn bij een ongeval en als wij mogelijkheden zien voor de bedrijven om zaken te verbeteren, dan doen wij een aanbeveling, rechtstreeks aan de bedrijven. Het kan ook zijn dat wij aan de minister een aanbeveling doen, of aan de inspectie. In feite kunnen wij een aanbeveling doen aan iedereen die een bijdrage kan leveren aan het verbeteren van de veiligheid. Er staan geen sancties op. Het is en blijft een aanbeveling. Men is wel verplicht om te reageren. Men moet laten weten – overheidsinstanties moeten dat binnen de zes maanden doen, particuliere organisaties binnen

de 12 maanden – of men van plan is om de aanbeveling op te volgen en hoe en, zo niet, waarom niet. Men moet daarover dus wel verantwoording afleggen.

Als men helemaal niets doet, dan hebben wij geen machtsmiddelen om dat af te dwingen. Daar heeft men indertijd bewust voor gekozen, omdat wij anders een soort wetgever zouden worden. Zo raakt men toch weer betrokken bij het hele veld en raakt men een stukje onafhankelijkheid en objectiviteit kwijt. Wij kijken wel of wij tevreden zijn met de reactie op de aanbevelingen. Wij hebben een aantal mogelijkheden. Wij kunnen een gesprek met de betrokken partij beginnen of wij kunnen een brief sturen. In het ergste geval, als wij denken dat men echt helemaal de verkeerde kant opgaat, dan kunnen wij weer formeel een onderzoek starten en dan kunnen wij ook weer de hele administratie in beslag nemen, als dat nodig is.

Als wij een nieuw onderzoek doen, gesteld dat er opnieuw een ongeval gebeurt, en als wij tot de conclusie komen dat men met de aanbevelingen niets gedaan heeft, dan gaat dat naar de buitenwereld. Het gaat de pers in. Er zitten maar weinig bedrijven op dat soort reclame te wachten.

Er was nog een vraag over de onderzoekscommissie of de bijzondere commissie en de bevoegdheden. Ik heb het al een paar keer gezegd. Wij hebben echt zeer verregaande bevoegdheden. Ze reiken ongeveer net zover als wat politie of Justitie mag. Die mogen ook alles in beslag nemen. Wij kunnen geen mensen arresteren, maar dat is dan ook ongeveer het enige wat wij niet kunnen. Wij moeten er wel altijd voor zorgen dat wij er op een heel redelijke manier mee omgaan. Als er een heel klein ongeval gebeurt, dan heeft het geen zin om heel veel zaken in beslag te nemen. Stel dat een zeeschip in de haven van Rotterdam een heel kleine aanvaring veroorzaakt en dat wij een onderzoek willen doen, dan zou het niet redelijk zijn om dat schip een maand aan de ketting te laten liggen. Dat staat niet meer in verhouding tot het onderzoek dat men doet en de belangen die daarmee gediend zijn.

Ik laat het daarbij.

Inzake de selectie van de leden van de Onderzoeksraad kan ik u mededelen dat wij momenteel in een fase zitten waarbij er een paar nieuwe leden moeten komen. Onze voorzitter, professor van Vollenhoven, houdt er in februari 2011 verplicht mee op.

In de wet is geregeld dat een lid twee termijnen van vier jaar mag dienen. Daarna moet het lid stoppen.

In een dergelijk geval wordt er samen met vertegenwoordigers van drie verschillende ministeries die bij de aanwerving zijn betrokken, een advertentietekst opgesteld. Het gaat om het ministerie van Transport, het ministerie van Binnenlandse Zaken en het ministerie van Defensie, zijnde de drie departementen die ook het meeste geld funderen om de werkzaamheden van de Onderzoeksraad mogelijk te kunnen maken.

De secretarissen-generaal van voornoemde drie ministeries vormen gezamenlijk een soort selectiecommissie. Uiteindelijk is het aan de Onderzoeksraad om via een soort vetorecht te bepalen wie wel en wie niet lid mag worden. De leden moeten onafhankelijk zijn. Ze moeten een band met veiligheid hebben. Zij moeten bij voorkeur kennis hebben van een aantal sectoren waarmee de Onderzoeksraad te maken heeft. Zij hebben het liefst enige bestuurlijke ervaring. Zij moeten de samenleving kennen. Het is niet zo simpel. De kandidaten hoeven niet per se technicus te zijn; het hoeven geen academici te zijn. Zij moeten echter wel kennis hebben van het veld.

Voor alle andere medewerkers en onderzoekers van de Onderzoeksraad en voor iedereen die bij de Raad werkt, maken wij een eigen afweging. Wij vragen mensen te solliciteren en nemen ze aan. Het kabinet blijft helemaal buiten de zaak.

Ron Damstra: Wat betreft de vragen op railgebied, verzoek ik u mij toe te staan volgens de volgorde van de vraagstellingen te antwoorden, ondanks het feit dat een aantal vraagstellers aan het telefoneren is of andere zaken aan het doen is.

Het begon met de vraag of een ongeval zoals in Buizingen ook in Nederland zou kunnen plaatsvinden. De vraagsteller ging af op krantenberichten dat zulks niet het geval zou zijn.

Ik kan en wil de zaak niet mooier maken. Een ongeval zoals in Buizingen zou ook in Nederland met het huidige systeem dat er wordt gehanteerd, kunnen voorkomen. De enige plaats waarop het niet zou kunnen voorvallen, is de Betuweroute en de HSL, waar het ERTMS-systeem operationeel is. Voornoemd systeem is vergelijkbaar met het systeem dat België toepast.

Ook in Nederland zijn er regelmatig botsingen tussen treinen geweest ten gevolge van stoptonend sein passages. Wij hebben het geluk gehad dat er daarbij wegens het tijdstip, de impact of wat dan ook niet zoveel slachtoffers zijn gevallen. Morgen, overmorgen, over een maand of over een jaar zou er in Nederland net zo goed een voorval als het ongeval in Buizingen kunnen plaatsvinden.

Waar de journalist van de Volkskrant zijn informatie op gebaseerd heeft, dat weet ik niet. Ik heb het hem niet gevraagd. Ik heb het inderdaad ook gelezen.

In die zin zijn er, technisch gezien, niet zoveel verschillen tussen Nederland en België.

De vraag is of er verschillen zijn in de tussentijdse en definitieve maatregelen voor baanvakken waar reizigerstreinen en goederentreinen rijden, of voor gemengde netten. We kunnen in Nederland niet zeggen dat er geen aandacht aan het goederenvervoer is gegeven. Die is wel degelijk gegeven. Daar is heel veel geld aan uitgegeven. Dat heeft ertoe geleid dat de belangrijke goederenverkeersader, de Betuweroute, tot stand is gekomen. De Betuweroute is uitgerust met ETCS level 2, de meest geavanceerde en dus ook de meest veilige versie die er op dit moment voorhanden is. Het systeem is er. Het systeem werkt, maar nog lang niet alle operatoren en spoorwegondernemingen beschikken over voldoende locomotieven die over die apparatuur kunnen beschikken. Dat leidt ertoe dat er ook in Nederland nog steeds heel veel goederentreinen over het gemengde net rijden. Daarbij kan wel gezegd worden dat bij de gemaakte keuzes voor tussentijdse maatregelen eigenlijk minder is gekeken naar het goederenvervoer. Men keek met name naar de reizigerstreinen omdat de goederentreinen veel minder op het gemengde net gaan rijden. Die gingen allemaal over de Betuweroute. Inmiddels zijn die denkbeelden ook wat veranderd. Het is duidelijk dat lang niet alle treinen de eerste vijf of tien jaar over de Betuweroute kunnen rijden en dat er dus ook aanvullende maatregelen nodig zijn voor goederentreinen. Recent was er nog extra aandacht voor het vervoer van gevaarlijke stoffen.

De aanpak van het personeel. In uw voorbeelden gaf u aan wat er in België gebruikelijk is nadat een machinist een veiligheidsincident heeft gehad zoals een roodseinpassage. Wij willen in Nederland dat hele proces al veel eerder beginnen, al bij de aanname of de periodieke keuring van een machinist. Daar moet al heel erg

duidelijk zijn of die persoon de juiste competenties heeft om machinist te kunnen zijn. Een specifiek aspect dat daarbij heel veel aandacht krijgt is vigilantie. Ik weet niet of dat woord in België wordt gebruikt. Het betekent het geschikt zijn voor de functie, in de mate waarin een machinist aannemelijk kan maken dat zijn competenties ertoe leiden dat hij fit is om een met trein te rijden en dat hij daarvoor de juiste eigenschappen heeft.

Al bij de werving, de selectie en de periodieke herkeuring worden mensen daar streng op bekeken. Heeft zo'n machinist nu een veiligheidsincident gehad, dan gaat dat in Nederland net zoals in België: dan moet je dat melden aan de treinleidingspost. In een aantal gevallen mag hij nog doorrijden naar het eerstvolgende station, maar in een aantal gevallen wordt de aflossing ook direct geregeld. De machinist wordt dan opgevangen door een leidinggevende en wordt in afwachting van verder onderzoek door de spoorwegonderneming zelf – dus niet door ons, niet door de politie, niet door de inspectie, puur met een beslissing van het bedrijf zelf – naar onder meer zo'n vigilantietest of psychologische test gestuurd om te kijken of hij nog steeds aan de voorwaarden voldoet. Dan is het de beslissing van de spoorwegonderneming zelf of die persoon weer zijn functie mag hervatten of niet. In toenemende mate – wij volgen dat natuurlijk wel een beetje – zien we dat machinisten die meerdere keren een rood sein gepasseerd zijn uit hun functie worden gezet of zelfs ontslagen worden. In samenwerkingsverband tussen de spoorpartijen zijn er dan wel afspraken gemaakt dat zo'n machinist niet zomaar weer bij een andere onderneming aan de slag kan gaan.

Wat wij ook belangrijk vinden en onderschrijven, zijn de initiatieven die nu worden genomen op Europees gebied inzake de machinistenrichtlijn waardoor er in heel Europa gelijke richtlijnen zijn hoe men met een machinist omgaat.

Aankoop materieel zie ik nog staan. Ik weet niet helemaal meer precies in welke vorm dat werd vermeld. We hebben het een aantal keren over de invoering van nieuwe ATB-systemen gehad. Of dat nu ATB of ERTMS of wat dan ook heet, dat zijn hedendaagse systemen, gebaseerd op de huidige stand van de techniek. In Nederland en in België bestaat een deel van het materieelpark uit treinstellen uit de zestiger jaren, locomotieven uit de zestiger jaren, zeventiger jaren en tachtiger jaren. Gebleken is dat het heel moeilijk is om die bestaande materieelsoorten aan te passen aan die nieuwe systemen.

De nieuwe systemen zijn weliswaar niet veelvuldig, maar wel beschikbaar. Er zijn inmiddels vijf tot zes leveranciers in Europa die de systemen kunnen inbouwen. Die kunnen dat heel goed doen, wel met wat beperkte capaciteit in de baan. In het nieuw te bouwen materieel gaat dat ook relatief makkelijk met allerlei digitale systemen die er tegenwoordig zijn. Het blijkt zowel aan de kant van het materieel als aan de kant van de infrastructuur ontzettend moeilijk om bestaande infrastructuur, bestaand materieel, aan te passen aan die nieuwe en modernere systemen. Er moeten vaak zoveel bekabelingsspullen en dingen uit verwijderd en opnieuw aangebracht worden, dat het vaak niet eens rendabel is om dat te doen. Aan de andere kant, nieuw materieel is ook niet zomaar beschikbaar, dus dat is best wel een groot probleem, een Europees probleem waar alle lidstaten last van hebben.

Regels rond Europese aanbestedingen en dergelijke vragen dat er meerdere leveranciers beschikbaar zijn. Die zijn er dan wel op het moment, maar dat wil nog niet zeggen dat al die systemen van die verschillende leveranciers zomaar op elkaar passen en zomaar werken. Dat betekent ook niet dat alle gegevens om de systemen te maken vrij uitwisselbaar zijn tussen de diverse bedrijven. Dat is allemaal een heel complexe en ingewikkelde structuur.

Dat leidt – bijvoorbeeld bij de ingebruikname van de hogesnelheidslijn tussen Amsterdam en Brussel hebben wij dat gezien – tot veel vertragingen, omdat de systemen tot op de dag van vandaag nog niet volledig op elkaar werken. Ze werken op een veilige manier maar veroorzaken ook nog heel veel vertragingen. Gelukkig is het bij die moderne systemen wel zo dat wanneer het systeem niet goed werkt er geen trein meer kan rijden en als de trein niet rijdt, is dat wel heel vervelend, maar aan de andere kant ook heel veilig.

De aankoop van materieel en systemen is dus een heel complex iets waarvan wij de komende jaren, zowel in Nederland als in België als in alle andere landen, nog veel last van zullen hebben.

Hoe is dat in Nederland gegaan met die ATB-systemen en alles wat daar kwam en wat is er in die tussentijd gedaan en wat niet? Het treinongeval in Harmelen was de directe aanleiding in Nederland om een ATB-systeem in te voeren. Het heeft van de periode eind jaren '60 tot het eind van de vorige eeuw geduurd voor ATB

– dat toen nog ATB werd genoemd en later ATB Eerste Generatie – ingevoerd was.

Dat systeem ATB, waarin ook een Belgisch bedrijf een belangrijke rol speelt en van origine uit Amerika komt, werkt bij snelheden boven 40 kilometer per uur. Alle treinen die tegen meer dan 40 kilometer per uur op een rood sein aanrijden, komen als het goed is tot stilstand. Ik zeg met nadruk als het goed is, want als de machinist wel een remming inzet maar geen voldoende remming inzet om voor het sein tot stilstand te komen, dan is het ATB-systeem ook tevreden. Kom je dus tegen 100 kilometer per uur op een sein af waar je moet stoppen en je hebt net afgeremd van 100 naar 80, kan je gewoon tegen 80 kilometer per uur het sein voorbijrijden, want het systeem denkt dan dat je geremd hebt.

Het systeem werkt helemaal niet of is er helemaal niet op emplacementen waar men maximaal 40 kilometer per uur mag rijden. Dat is destijds een bewuste keuze geweest, want vroeger werd er heel veel gerangeerd, locomotieven moesten omrijden, er kwamen rijtuigen en wagons bij. Daarom hebben wij toen de keuze gemaakt en gezegd dat wij onder de 40 kilometer per uur – wat toen nog 30 kilometer per uur was – dat systeem niet nodig hebben, want daar gaat het toch niet zo hard en daar gebeuren toch geen ongelukken. Het is daar alleen maar lastig als het er is, want elk systeem dat dingen voorkomt werkt ook wel eens ten onrechte en dat kost weer allemaal tijd. Er is toen – jaren '60 en begin jaren '70 – bewust voor gekozen om het onder de 40 kilometer per uur niet te laten werken.

Door de jaren heen gebeurde een aantal ernstige ongelukken in die 40 km-gebieden, met dodelijke slachtoffers, waarna werd beslist om die destijds genomen beslissing te herbekijken. Er moest iets nieuws, iets moderner komen. Bovendien wilde men op bepaalde baanvakken met lichtere treinen of lightrailtreinen gaan rijden. Daarop werkte het oude ATB-systeem, dat inmiddels ATB-Eerste Generatie heette, niet.

Er werd daarom ingezet op de ontwikkeling van ATB-Nieuwe Generatie (ATB NG). Dat systeem zou ook werken bij lichte treinen en bij seinen die aan een snelheid lager dan 40 km per uur werden voorbijgereden. Bovendien zat daar remcurvebewaking in. Een klein beetje remmen was niet genoeg, er moest worden aangetoond dat er voldoende werd geremd.

Men zou kunnen zeggen dat dit een volmaakte oplossing was. Dat was het op dat moment ook,

ware het niet dat het nog een tekentafelsysteem was, dat theoretisch gezien overal zou moeten werken, maar dat zich nog niet had bewezen op die hele complexe en ingewikkelde emplacementen. Bovendien was het een heel duur systeem, wat destijds heel wat guldens zou kosten. Daar kwam nog bij dat vanuit Europa de eerste signalen kwamen dat we één moesten worden en dat een Europees beveiligingssysteem ERTMS/ETCS in de maak was.

Men kan geld maar een keer uitgeven en er werd toen beslist om ATB-Nieuwe Generatie slechts op een heel beperkte schaal in te voeren, enkel op de baanvakken waar men met die lichte treinen wilde gaan rijden. Verder zou het systeem in de ijskast worden gestopt en zouden we het ook niet verder ontwikkelen voor die complexe emplacementen en wachten op de komst van ERTMS.

Nederlanders hebben nogal eens de neiging haantje de voorste te willen zijn en vooraan in de rij te willen staan. In dit geval gebeurde dat echter niet. Nederland zou nu eens een keertje niet voorop lopen en met recht afwachten wat er in de landen om ons heen gebeurde. Achteraf kan men zeggen dat we misschien te lang hebben gewacht en dat er te weinig is gebeurd.

In 2004 was er weer een zwaar treinongeluk in Amsterdam. Misschien herinnert u zich de beelden waarbij de treinen recht op elkaar stonden. Toen laaide de discussie weer in alle hevigheid op en zei men dat het zo niet langer kon. ATB-Nieuwe Generatie kwam er niet, ERTMS was er nog niet. Zo konden we niet doorgaan. De Onderzoeksraad heeft toen ook gezegd dat het zo niet meer kon. Dat is het startsein geweest om gestructureerd te zoeken naar andere oplossingen.

Er werd een stuurgroep STS opgericht met mensen uit het ministerie, de infrabeheerder, de inspectie en de spoorwegondernemingen. Die zou een pakket aan maatregelen onderzoeken dat in de tussentijdse periode een verbetering zou kunnen bewerkstelligen.

De belangrijkste maatregel die daar is genomen, is de komst van een ATB-Verbeterde versie (ATB VV). De ATB-VV was eigenlijk een extra functionaliteit, een beetje een lapmiddel – hoewel dat een verkeerd woord is –, om een ATB-sein van de eerste generatie toch dusdanig te laten werken dat onder de 40 km per uur de trein tot stilstand komt.

Die studie is uitgevoerd. Het zou technisch ontwikkelbaar zijn. Het is ook technisch ontwikkelbaar gebleken, overigens wat minder

makkelijk dan in beginsel leek. Dat heeft dus ook wat langer geduurd. Er was geld beschikbaar. Met dat geld is toen besloten om duizend seinen uit te rusten met het ATB VV-systeem, een beetje vergelijkbaar met de functionaliteit die ook hier in België bestaat. Het verschil is dat het systeem in België gebaseerd is op de komst van ETCS, terwijl de ATB VV daarop niet is gebaseerd.

Er is een heel selectiemodel opgezet om te bepalen welke duizend seinen met die ATB VV uitgerust moesten worden. Dat waren in ieder geval de seinen waarvan uit de database bleek dat zij de afgelopen jaren meerdere keren rood gepasseerd waren. Bovendien waren het de seinen waarbij voorbijrijden met een hogere snelheid ook nog tot de mogelijkheden behoorde, dus de seinen met een hoog risico. Uiteindelijk kwam dat op een aantal dat die duizend wat te boven ging. Uiteindelijk is er geld beschikbaar gekomen om 1 250 seinen uit te rusten met ATB VV.

Daarmee waren we er echter niet, want ook het materieel moest voorzien worden van die verbeterde versie. Dat ging goed en snel bij nieuwe materieeltypes, maar, u raadt het al een beetje, het werd heel problematisch om dat ook werkend te krijgen bij de oudere materieeltypes uit de vorige eeuw, die nog niet allerlei digitale systemen kenden. Er moesten extra kastjes ingebouwd worden en allerlei dingen uitgeprobeerd worden. Dat heeft langer geduurd. De vrijgave van het systeem heeft dan ook de nodige vertraging opgelopen. Dat leidt ertoe dat wij pas in 2010 kunnen zien of het daadwerkelijk helpt.

Een mogelijke maatregel na het ongeval in Barendrecht, waar die voorziening niet was aangebracht, zou kunnen zijn om alle seinen die daarvoor in aanmerking komen, te voorzien van dat systeem. Daarmee komen we op vijfduizend seinen. Dat is aanmerkelijk meer dan de huidige vijftienhonderd. Die discussie loopt momenteel in Nederland.

Een andere genomen maatregel heb ik daarnet al even genoemd. De stuurgroep STS zei dat er beter moest worden gekeken naar de aanname en het keuringsbeleid van de machinisten. De mensen moeten beter begeleid worden. Dat moet beter geregeld worden.

Nog een andere maatregel is het kritisch kijken naar de wijze van rijweginstelling. Deelrijwegen moeten zo veel mogelijk voorkomen worden. In een aantal gevallen moet in de systemen

ingebakken worden dat een rood sein voorafgegaan wordt door een ander rood sein. Als er dan al een rood sein wordt voorbijgereden, is er altijd nog een tweede.

De trein komt dan al een rood sein eerder tot stilstand dan het eigenlijk de bedoeling is. Dat klinkt allemaal logisch en makkelijk, maar het kost natuurlijk capaciteit.

Een andere maatregel is de dienstregelingen beter af te stemmen en de zichtbaarheid van de seinen te verbeteren. Er is ook het saneren van seinen, want het bleek dat er in Nederland best een hoop seinen zijn die eigenlijk niet gebruikt worden en die geen nut meer hebben. In het huidige model waarop de treinen rijden wordt veel minder kopgemaakt, locomotieven omgereden, gerangeerd en noem maar op. Een heleboel seinen maken dat niet meer mogelijk. Hoe minder seinen men heeft, hoe minder rode seinen men kan voorbijrijden.

Wij hebben nog andere acties gelanceerd en de laatste was om te proberen rijwegen in te stellen waarop de treinen zo weinig mogelijk voor een rood sein komen te staan, bijvoorbeeld door de machinist, op wat voor manier dan ook, te waarschuwen dat als hij op een bepaald ogenblik wat langzamer rijdt, hij kan blijven rijden in plaats van stil te komen staan.

Verder is er gekeken naar wanneer het ERTMS-systeem er komt. Wij komen niet echt op andere jaartallen als u: 2025-2030. Tot die tijd zullen er best wel de nodige proeven worden genomen en worden de ervaringen uitgebreid op de Betuweroute en de HSL. Wij gaan in elk geval op het baanvak Amsterdam-Utrecht kijken of het werkt om ETCS en ATB tegelijkertijd op één baanvak te installeren, met een gemengd productiemodel: treinen met ATB en treinen met ETCS. Technisch zijn er best wel twijfels over hoe dat allemaal gaat lukken. Dat moet dus uitgetest worden. Daar moet een heel vrijgaveproces aan voorafgaan.

Daarbij komen de problemen, die wij al genoemd hebben, met leveranciers die niet alles snel geleverd kunnen krijgen. Het zal nog lang duren in Nederland.

De uiteindelijke bedoeling is dat ETCS er overal komt, maar voor ATB heeft het dertig jaar geduurd en het zal voor ETCS ook wel zo lang duren. Er klinken geluiden dat het enkel op de corridors richting Duitsland en België en dergelijke gaat komen. In ieder geval geldt dat voor de eerste

aanzet. Ook als het daar komt, wordt het nog een langdurig proces. De vraag wat er in tussentijd moet gebeuren is zeer gerechtvaardigd. Het ATB-systeem is inmiddels oud. Kan dat nog 20 of 30 jaar mee?

Een actie die in ieder geval in gang is gezet — volgens mij ook in België — is dat het ETCS-systeem niet past op de oude relaisbeveiliging die wij in Nederland nog veel hebben. Een eerste actie die nu in gang gezet is, is dat al die beveiligingssystemen, seinhuizen en verkeersleidingposten die nog werken met de oude systemen, worden gereedgemaakt voor de komst van ETCS.

Die relaisbeveiliging wordt dus vervangen door een meer digitaal systeem. Op het moment dat het er is, kan het dan in ieder geval relatief eenvoudig worden ingevoerd. Dat is een actie die loopt, maar die ook niet zomaar is gerealiseerd want wij willen tussentijds ook gewoon de winkel openhouden. Iedereen vindt dat er geen ongelukken moeten gebeuren, maar iedereen vindt nog veel meer dat de treinen ook vooral moeten blijven rijden en liefst nog veel meer dan nu. Het is moeilijk om zulke complexe ombouwoperaties te doen tijdens de gewone treindienst.

Of de liberalisering invloed had? Er zijn twee soorten van liberalisering, denk ik. Wij hebben het over de Europese samenwerking en de interoperabiliteit die er moet zijn en komen. Ik denk dat dit op een gegeven moment naar iets positief moet leiden. Aan de andere kant hadden wij voorheen de NS als spoorbedrijf dat met alle treinen reed. Inmiddels zijn er naast de NS een aantal reizigersvervoerders en een veelheid aan goederenvervoerders. Wat wij steeds zien in de trends is dat, als er een nieuwe reizigers- of goederenvervoerder komt, bij die specifieke vervoerder in de aanloopfase het aantal veiligheidsincidenten weer toeneemt. In die zin heeft de liberalisering tijdelijk vaak een negatieve invloed.

Zeker op het gebied van werk aan de infrastructuur, werken er partijen uit allerlei landen in Nederland, net zoals er Nederlandse partijen in België werken. Op zich is dat niet zo erg, maar ook uit voormalige Oostbloklanden zijn veelvuldig mensen aan het werk in Nederland en dat geeft toch wel eens problemen met de veiligheidsperceptie van die mensen, met de communicatie, enzovoort. Ook daarin zien wij weer dat dit — vaak tijdelijk — een negatieve invloed heeft op de veiligheid.

Er is nog een vraag gesteld over de menselijke factor. Ik kom zelf van oorsprong uit de spoorwereld vooraleer ik onderzoekswerk ben gaan doen en ik ben een van de mensen die geen technische of wetenschappelijke achtergrond heeft, maar wel veel aandacht geeft aan de menselijke kant, het menselijk handelen. Ieder mens vergist zich af en toe, of hij dat nu wil of niet. Dat kan bewust zijn of onbewust. Dat moet je zoveel mogelijk zien op te vangen in technische systemen.

Als we denken aan een aantal ernstige ongevallen met treinen heeft daar gespeeld dat de machinist onwel werd. Niemand wordt bewust onwel, maar het is wel iets dat iedereen kan overkomen. Je kan ineens wat aan je lichaam krijgen en daarbij moet je niet honderden, soms duizenden reizigers in gevaar brengen. Zij hebben recht op veilig vervoer met de trein. Ook als je vracht wil vervoeren, moet dat op een veilige manier gebeuren. Daarom vind ik dat de menselijke kant juist heel veel aandacht moet krijgen.

Men moet heel goed nadenken over wat men tegenwoordig allemaal aan technische en digitale systemen aan een machinist geeft. Dat kan hem misschien afleiden of op een andere manier van het spoor brengen. Daar moet men heel kritisch naar kijken. Daarom ook in het hele STS-dossier, als er een technisch vangnet is, dan is dat voor de machinist en de reizigers een hele positieve ontwikkeling. Daarbij vind ik wel, zoals ik daarstraks al zei, dat men een machinist ook in zijn waarde moet laten. Het moet niet iemand zijn die vooraan in de trein op een stoel zit en verder niets hoeft te doen. Hij moet wel zijn functie hebben en daadwerkelijk wat blijven toevoegen aan het vervoer per trein.

Wat de definitie van STS bij de ERA betreft, moet ik het antwoord schuldig blijven. Ik weet dat er een definitie is bij de ERA en ik weet ook dat die ingevoerd wordt. Wij hebben die berekening echter nog niet gemaakt en ik weet ook niet of die definitie in die zin dusdanig duidelijk is dat er overal gelijke aantallen uitkomen. Een aspect dat met name tot die verschillende getallen kan leiden, is wat wij noemen de technische STS, de afvallende of rode seinen door een technische oorzaak. Het gevolg kan net zo ernstig zijn natuurlijk. Wat wij in de kranten lezen, is dat er in Buizingen wellicht ook een technische oorzaak was. In hoeverre moet men dat meerekenen in de telling? Natuurlijk moet het meegeteld worden, want het is een wezenlijk gevaar. In die zin maakt het niet uit of het al dan niet technisch is.

Wat we ook in Nederland hebben – ik weet niet hoe het hier in België geregeld is – zijn borden die gelden als een sein, borden waarvoor een trein tot stilstand moet komen en dan de opdracht moet uitvoeren die op het bord staat. Als een machinist dat niet doet en het sein voorbijrijdt, dan geldt dat bij ons ook als een STS. Zulke dingen zullen we even goed moeten vergelijken. Op dit moment hebben we dat echter nog niet gedaan.

Een andere vraag was of wij praten met de ERA. Natuurlijk praten wij met de ERA. Wij komen er ook regelmatig mee samen. Wij zijn het NIB, de onderzoeksautoriteit in Nederland, formeel aangewezen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat is de nationale veiligheidsautoriteit, de NSA. Beide nemen wij deel aan Europese werkgroepen in ERA-verband. We werken ook actief mee aan de ontwikkeling van allerlei Europese zaken die bedacht worden.

Is ons ATB-systeem interoperabel? Neen, dat is het niet. Dat was een van de redenen bij de beslissing om de nieuwe generatie ATB in de koelkast te stoppen en te zeggen dat wij zouden wachten op ERTMS. ATB werkt puur en alleen in Nederland. Zoals dat toentertijd vaker ging, werden hele treinen voor nationaal gebruik ontwikkeld, ook de technische systemen. ATB is puur een Nederlands systeem, dat natuurlijk ook in België of Frankrijk zou kunnen werken maar daar dan helemaal geïnstalleerd moet worden.

Volgens mij heb ik de meeste vragen beantwoord.

Er was nog een laatste vraag van de voorzitter over de reikwijdte van alle zaken waarmee wij bezig zijn. Wij kijken ook naar grote industrieën. Als er bij ons bij Shell een ongeval gebeurt, zijn wij ook bevoegd. Veel van de ongevallen die wij onderzoeken, gebeuren in particuliere bedrijven. Daar gelden exact dezelfde bevoegdheden, maar ook alle regels die in de wet zijn vastgesteld, ongeacht de sector en ongeacht of het een overheidsbedrijf of een particulier bedrijf betreft.

Het is niet zo dat wij alle gegevens vastleggen van alles wat er gebeurt. Wij zijn geen registratieinstantie. Het aantal meldingen dat wij krijgen, is niet automatisch hetzelfde als het aantal ongevallen dat gebeurt. Het zijn de departementen en de inspecties die dat doen. De voorvallen die moeten worden gemeld, zijn ook in de wetgeving vastgelegd. Men mag alles melden, maar in bepaalde gevallen is er een meldingsplicht zoals er in een aantal gevallen ook een onderzoeksplicht is. Dat staat los van de sector

waarin het ongeval zich voordoet en of het gaat om een overheidsbedrijf dan wel een particulier bedrijf.

Bart Van der Herten: Mijnheer de voorzitter, ik heb nog een vraag over wat in Frankrijk is gebeurd met de introductie van KVB. Eind jaren 80 is daar een aantal ongelukken gebeurd. Men heeft dan het Zweedse systeem gekocht en aangepast aan het Franse spoorwegnet. In een periode van zeven jaar is men er dan in geslaagd om 3 700 locomotieven en 5 000 seinen te installeren. In 1990 heeft men dat programma nog uitgebreid met 12 000 bijkomende seinen. Mijn vraag is dan: als we de ontwikkelingen in België en ook voor een stuk in Nederland daarmee vergelijken, wat is er dan in Frankrijk gebeurd waardoor een redelijk snelle installatie plaatsvond in een vrij beperkte periode, met een systeem dat dan ook nog eens technologische upgradings kon krijgen, waardoor het veiligheidsniveau in de jaren 90 nog kon toenemen? .

Met een systeem dat dan ook nog eens technologische upgradings kon krijgen, waardoor het veiligheidsniveau in de jaren '90 nog kon toenemen? Hebt u daar zicht op? Hoe kunnen wij die situaties vergelijken?

Ron Damstra: Ik weet niet of ik daarop een helemaal goed antwoord kan geven. Ik vind het in ieder geval heel nuttig om vast te stellen dat dit in Frankrijk op zeven jaar tijd is gelukt. Ik weet niet hoeveel geld daarmee gemoeid was in die zeven jaar. Het zal wel een heel bedrag geweest zijn. In Nederland is heel duidelijk gezegd dat wij nergens op zouden wachten, dat wij niet zouden kijken naar andere systemen en dat wij zouden wachten op de komst van ERTMS. Het zou heel goed kunnen dat onderzoekende partijen, wij en u misschien, tot de conclusie komen dat daarin verkeerde keuzes zijn gemaakt, met Frankrijk als voorbeeld, waar het wel gewerkt heeft.

Wat volgens mij in Frankrijk wel speelt – het speelt in Nederland ook een beetje – is dat delen van het openbare reizigersnet, dat eigendom van de Staat was, naar lokale overheden werden afgezonderd. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan het Randstadrailproject rond Rotterdam en Den Haag, dat vroeger tot het NS-net of ProRailnet behoorde. Nu is het een lokaal netwerk geworden, met heel andere systemen, die sneller in te voeren waren, maar ook een ander productiemodel hadden. Ik heb de indruk dat dit rond de grote steden in Frankrijk, rond Parijs, Marseille en dergelijke, ook is gebeurd. Dat zal ongetwijfeld ook hebben meegespeeld in het feit dat het, in de getallen,

veel veiliger werd. Ik vind het goed om uw stelling dat in zeven jaar heel veel mogelijk moet zijn, ook in Nederland eens te bekijken.

Le président: Il me reste à vous remercier. Je suis certain que votre modèle, à côté d'autres, va nous inspirer pour nos recommandations que nous formulerons après les élections, peut-être avec d'autres membres. Nous verrons bien: il faut d'abord que la Chambre décide de renouveler le mandat de notre commission avant de savoir si nous poursuivrons nos travaux. Nous allons tenter mercredi ou jeudi de convaincre nos collègues de la Conférence des présidents de permettre aux experts de continuer leur travail.

Quant à nous, nous verrons bien. Nous sommes à la disposition des citoyens qui choisiront celles et ceux qui reviendront ici.

La réunion publique de commission est levée à 16.13 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.13 uur.