

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 1265

Vragen van het lid **Monasch** (PvdA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat de onderzoeksraad snel meer veiligheidsmaatregelen op het spoor wil* (ingezonden 21 januari 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 1 februari 2011).

Vraag 1

Kent u het bericht «onderzoeksraad acht maatregelen op spoor nodig»?<sup>1</sup>

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de conclusies van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid dat er snel maatregelen nodig zijn om het spoor veiliger te maken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2

Op de door de Onderzoeksraad voor Veiligheid aan mij gerichte aanbevelingen zal ik binnen de daarvoor vastgestelde termijn reageren. Zoals bekend bedraagt de reactie termijn voor bestuursorganen op de aanbevelingen van de Onderzoeksraad zes maanden (Vide artikel 56 Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid).

Voorts ben ik van oordeel dat de staat van de veiligheid van het Nederlandse spoor goed is, (zie hiervoor ook het rapport Trendanalyse 2009, Trends in de veiligheid van het spoorwegsysteem in Nederland, Kamerstuk 29 893, nr.104). Mijn beleid is het huidige hoge veiligheidsniveau duurzaam te bestendigen door te streven naar permanente verbetering van de veiligheid van het railvervoer. De STS-aanpak is een van de speerpunten. Dit is verwoord in de Derde Kadernota Rail Veiligheid die op 28 juni 2010 naar de Tweede Kamer is gezonden (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 29 893, nr. 106).

Vraag 3

Kunt u aangeven, gelet op het advies om snel maatregelen te nemen, op welke termijn u van plan bent dat te zullen doen? Om welke maatregelen gaat het dan?

<sup>1</sup> Nu.nl, «Onderzoeksraad acht maatregelen op spoor nodig», 18 januari 2011.

#### Antwoord 3

In de onder 2 genoemde brief heb ik aangegeven dat absolute veiligheid niet bestaat en dat het niet realistisch is te verwachten dat er nooit incidenten of ongevallen zullen plaatsvinden. Van belang is veiligheidsrisico's zo goed mogelijk in kaart te brengen en de juiste maatregelen te treffen om deze risico's te beheersen.

In mijn recente brief van 14 januari 2011 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 29 893, nr. 118) heb ik een aantal maatregelen beschreven, die door de spoorsector worden genomen om te voorkomen dat treinen een rood sein passeren. Korthedshalve verwijs ik u naar de inhoud van deze brief.

#### Vraag 4

Deelt u de conclusie dat de spoorbedrijven ook zelf verantwoordelijkheid moeten nemen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, vindt u dat Prorail hierin dan het voortouw moet nemen?

#### Antwoord 4

Ik deel de conclusie dat de spoorbedrijven ook zelf verantwoordelijkheid moeten nemen. In de brief van 28 juni 2010 van mijn ambtsvoorganger (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009–2010, 29 893, nr.103 ) is aangegeven welke extra maatregelen naast de implementatie van ATB-Vv genomen worden om het aantal STS-passages en de daaraan verbonden risico's terug te dringen. Mede naar aanleiding van het treinincident in Barendrecht op 24 september 2009 heeft de spoorbranche in aanvulling daarop een aantal verbetermaatregelen op het gebied van de railveiligheid genomen. Ik verwijs u hiervoor naar mijn brief van 14 januari 2011 (Kamerstuk 29 893, nr. 118). Op dit moment heeft ProRail als voorzitter van de Stuurgroep aanpak STS-problematiek hierin al het voortouw.

#### Vraag 5

Kunt u deze vragen, gezien de urgentie van de aanbevelingen van het rapport, binnen vijf werkdagen beantwoorden?

#### Antwoord 5

Ja.