

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

2232

Vragen van de leden **Elissen** en **De Jong** (beiden PVV) aan de ministers van Infrastructuur en Milieu en van Veiligheid en Justitie over *mogelijke onveiligheid op het spoor* (ingezonden 11 maart 2011).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de minister van Veiligheid en Justitie (ontvangen 15 april 2011).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «Rood sein voor veiligheid»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Zijn er situaties denkbaar waarbij door koperdiefstal de veiligheid op en/of aan het spoor in het geding komt? Zo ja, wat gaat u daar aan doen?

Antwoord 2

Het incident bij Zevenaar op 11 januari jl. laat zien dat koperdiefstal kan leiden tot onveiligheid op het spoor. Bij dit incident, waarbij een internationale passagierstrein op een goederentrein botste, was sprake van een opeenstapeling van gebeurtenissen die in samenhang hebben geleid tot de treinbotsing. De kans dat zich opnieuw een dergelijke situatie voordoet, is zeer klein.

In antwoord op kamervragen van het lid Recourt² heeft de minister van Veiligheid en Justitie aangegeven dat ProRail reeds een pakket aan maatregelen heeft genomen ten einde de risico's van koperdiefstal bij het treinspoor zoveel mogelijk te beperken. Er is onder meer fors geïnvesteerd in betere afscherming van de spoorbaan, bewaking en surveillance, regelmatigere inspecties waardoor weggeknipte kabels eerder worden opgemerkt, toepassing van diefstalbeperkende kabelklemmen en gebruik van alternatieve materialen voor koper.

¹ De Telegraaf, «Rood sein voor veiligheid», 5 maart 2011.

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, Aanhangselnummer 1620.

Vraag 3

Indien blijkt dat koperdiefstal onveilige situaties kan veroorzaken, deelt u dan de analyse dat ProRail het publiek eerder onjuist of onvolledig heeft voorgelicht?

Antwoord 3

ProRail heeft eerder aangegeven dat defecte seinen of wissels, bijvoorbeeld als gevolg van koperdiefstal, onmiddellijk terugvallen in de veilige stand. ProRail heeft deze uitlatingen gedaan met de kennis van dat moment. De botsing bij Zevenaar heeft ProRail geleerd dat hier een potentieel zwakke plek in de beveiliging zit. Zoals aangegeven bij het antwoord op vraag 2 was bij dit incident sprake van een opeenstapeling van gebeurtenissen. De kans op herhaling van deze situatie is zeer gering. Na het incident zijn passende maatregelen door ProRail getroffen in de sfeer van techniek, toezicht en monitoring (videoschouwtreinen).

Vraag 4

Wordt elke STS-passage (het passeren van een stoptonend sein) aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) gemeld? Zo nee, over welke reden?

Antwoord 4

Ja, elke STS-passage wordt gemeld aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Vraag 5

Wordt door ProRail en/of de NS elke vermoedelijke STS-passage aan de IVW gemeld? Zo nee, over welke reden?

Antwoord 5

Ja, alle incidenten worden aan de IVW gemeld.

Vraag 6

Beschikt de IVW over voldoende capaciteit om in voldoende mate over de veiligheid van het spoor te waken?

Antwoord 6

De door de wetgever beoogde spoorveiligheid legt de ondertoezichtstaanden verplichtingen op, waarbij de bereidheid om die na te leven – eigen verantwoordelijkheid – wordt verondersteld. De inspectie heeft de opdracht de naleving van die verplichtingen te onderhouden en versterken door middel van vergunningverlening, handhaving (dienstverlening, toezicht en opsporing) en ongevalonderzoek. Voor deze taak heeft de inspectie voldoende capaciteit beschikbaar.

Vraag 7

Deelt u de mening dat voortaan ook alle vermoedelijke STS-passages direct aan de IVW gemeld moeten worden, zodat er geen onveilige situaties onder het tapijt worden geveegd?

Antwoord 7

Zie het antwoord op vraag 5.

Vraag 8

Neemt het aantal STS-passages de afgelopen jaren steeds verder af? Zo ja, heeft dit te maken met een ander definitie, een andere meldprocedure, een verminderde meldingsbereidheid of een ander manier van registreren?

Antwoord 8

In mijn brief waarmee ik de rapportage «STS-passages 2009» van de Inspectie Verkeer en Waterstaat aan de Tweede Kamer aanbied³, meld ik dat de daling van het aantal STS-passages in de afgelopen jaren zich ook in 2009 en 2010 heeft doorgezet. De meest effectieve maatregel op korte termijn bij de aanpak van STS-passages is het installeren van ATB-Vv, zowel bij een aantal seinen als in het treinmaterieel. De spoorbranche heeft mij toegezegd dat ik in het tweede kwartaal van 2011 de met de Inspectie Verkeer en

³ Kamerstuk 29 893, nr. 118.

Waterstaat afgestemde evaluatie van ATB-Vv op basis van de STS-passages in 2010 ontvang. Deze zal ik de Tweede Kamer toezenden.

Vraag 9

Deelt u de mening dat wanneer ProRail en/of de NS zelf bepalen welke STS-passages worden gemeld, er een ernstig veiligheidsrisico ontstaat omdat ProRail en de NS meer belangen hebben dan alleen veiligheid?

Antwoord 9

Deze situatie is mijns inziens niet aan de orde. Mijn Inspectie heeft geen aanwijzingen dat de spoorbranche zelf bepaalt wat er wordt gemeld. Alle betrokkenen zijn het erover eens dat veiligheid gebaat is bij een open en transparante meldcultuur. STS-passages worden dan ook zeer nauwgezet gemeld, zie ook het antwoord op de vragen 4 en 5.

Vraag 10

Deelt u de analyse dat gezien de vele onveilige situaties in combinatie met de laconieke houding van ProRail en de NS, bij deze twee organisaties veiligheid niet bovenaan de prioriteitenlijst staat?

Antwoord 10

Nee, deze analyse deel ik niet. Nederland behoort op het spoor tot één van de veiligste Europese landen.⁴ De spoorsector werkt continu aan verdere verbetering van de veiligheid op het spoor. De Inspectie Verkeer en Waterstaat houdt hierop toezicht. Ik heb geen enkele reden te veronderstellen dat spoorveiligheid geen prioriteit is van ProRail en NS.

Vraag 11

Hoe beoordeelt u de uitspraak uit het artikel⁵ dat ATB v v slecht functioneert? Bestaan er in de praktijk situaties waarbij ATB v v niet werkt zoals het zou moeten?

Antwoord 11

De uitspraak dat ATB-Vv slecht functioneert, deel ik niet. ATB-Vv is een extra vangnet dat op een aantal cruciale locaties wordt toegepast. Bij de ontwikkeling van ATB-Vv is gebruik gemaakt van de mogelijkheden in de bestaande ATB-techniek. Ook met ATB-Vv is een STS-passage niet uitgesloten, maar kans op en de gevolgen van een STS-passage zijn kleiner dan zonder de aanleg van ATB-Vv het geval is.

⁴ Veiligheidsbalans 2009, Inspectie Verkeer en Waterstaat.

⁵ De Telegraaf, «Rood sein voor veiligheid», 5 maart 2011.