

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

1340

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de opvolging van adviezen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid over het spoor* (ingezonden 6 januari 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 3 februari 2012).

Vraag 1

Wat vindt u ervan dat u en de spoorsector teveel adviezen van de Onderzoeksraad voor de Veiligheid niet opvolgen?¹

Antwoord 1

Ik herken mij hier niet in. De adviezen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid worden in het algemeen door partijen opgevolgd. Zowel de spoorsector als ik vinden veiligheid van essentieel belang en handelen daarnaar. De spoorsector heeft de aanbevelingen waarnaar het artikel refereert in belangrijke mate meegenomen in de reeds bestaande samenwerking om de veiligheid op het spoor verder te verbeteren. Indien aanbevelingen (nog) niet worden opgevolgd, wordt dit duidelijk en onderbouwd aangegeven in reactie op de adviezen van de Onderzoeksraad.

Vraag 2

Klopt het dat er nog geen uitvoering is gegeven aan de aanbevelingen uit het rapport van de Onderzoeksraad² waarvan de termijn op 18 januari 2012 verstrijkt? Zo ja, waarom zijn deze belangrijke maatregelen nog niet genomen en wanneer gebeurt dat wel? Zo nee, kunt u toelichten op welke wijze u deze aanbevelingen heeft uitgevoerd?

Antwoord 2

Nee. Op 18 januari 2012 verstreek inderdaad de termijn waarop de sector mij diende te informeren over wat zij reeds gedaan heeft en nog gaat doen met de aanbevelingen. Deze informatie heb ik op 16 januari 2012 ontvangen en zend ik u als bijlage³ mee (brieven d.d.16 januari 2012 van ProRail en NS

¹ de Volkskrant, 5 januari 2011 «Schultz en NS slaan adviezen over veiligheid in de wind».

² Zie het rapport «Botsing tussen twee goederentreinen en een passagierstrein, Barendrecht, 24 september 2009», d.d. 18 januari 2011. beschikbaar via <http://www.onderzoeksraad.nl/index.php/onderzoeken.treinbotsing-barendrecht/>

³ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

inzake opvolging aanbevelingen onderzoek treinbotsing te Barendrecht 24 september 2009). Ik hecht eraan u te melden dat de sector mede ook dankzij de aandacht van de OvV zich bewust is van de urgentie. In genoemde brieven wordt aangegeven dat de aanbevelingen voortvarend worden opgepakt, o.a. door het installeren van ATB-Vv, verhoging van de alertheid van machinisten en het verbeteren van zichtbaarheid van seinen. Voor het antwoord op de vraag welke maatregelen nog niet zijn genomen of wanneer aanbevelingen zijn uitgevoerd verwijs ik u naar mijn brief van 11 oktober 2011 aan uw Kamer en het afschrift daarbij van mijn reactie van 13 juli 2011 op het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid inzake de treinbotsing nabij Barendrecht (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 29 893, nr. 124), alsmede naar de hiervoor genoemde brieven.

Vraag 3

Deelt u de opvatting van de Onderzoeksraad voor Veiligheid dat de veiligheid op het spoor verder moet verbeteren? Zo ja, wat gaat u hier concreet aan doen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

In mijn brief van 30 juni 2011, waarmee de Trendanalyse 2010 aan uw Kamer werd aangeboden, heb ik geconcludeerd dat de staat van de veiligheid van het Nederlandse spoor goed is. Desalniettemin ben ik samen met de sector van mening dat veiligheid continu verbeterd moet worden. Daartoe treffen wij maatregelen om de railveiligheid verder te verbeteren (Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 29 893, nr. 121).

De maatregelen die genomen zijn en worden hebben tot nu toe het juiste effect: het aantal STS passages is sinds 2006 aanzienlijk gedaald van 287 naar 169 in 2010, naar 157 in 2011.

Ik verwijs u verder naar mijn antwoord op vraag 2. Naar de toekomst toe zijn de maatregelen erop gericht om dit aantal verder omlaag te brengen.

Vraag 4

Deelt u ook de opvatting dat het risico van door rood rijden groter is dan nodig? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

De risico's van het ten onrechte passeren van een stoptonend sein (rijden door rood) worden breed erkend. Sinds 2004 (naar aanleiding van de botsing te Amsterdam op 21 mei) verricht de Spoorbranche grote inspanningen om de problematiek integraal aan te pakken. Over de laatste stand van zaken met betrekking tot het terugbrengen van het aantal STS-passages waaronder de voortgang van de implementatie van de Automatische Treinbeïnvloeding Verbeterde versie (ATB-Vv), de effectiviteit van ATB-Vv en de vervolgstappen heb ik de Kamer bij brief van 11 november 2011 geïnformeerd (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 29 893, nr. 126).

Door de inspanningen van de afgelopen jaren is het risico van STS-passages sterk verminderd. De doelstelling was een risicoreductie van 75% ten opzicht van 2003. Dat is nog niet helemaal gehaald, maar in het rapport STS-passages 2010 is geconcludeerd dat met het maatregelenpakket, waaronder de uitrol van ATB-Vv, deze doelstelling dicht benaderd wordt.

Voor de komende jaren zijn maatregelen gepland om een verdere risicoreductie te realiseren. Door het accent te leggen op risicoreductie wordt de impact van de gevolgen van de STS-passages verminderd. Ik ben dan ook van mening dat de aandacht uit moet blijven gaan naar een verdere verbetering van het STS-risico. Ik verwijs u naar de eerdergenoemde bijgevoegde brieven van ProRail en NS van 16 januari 2012.

Vraag 5

Kunt u aangeven op welke plekken en wanneer er European Railway Traffic Management System (ERTMS) komt? Zo nee, wanneer kunt u dit aangeven?

Antwoord 5

De Betuweroute, HSL-Zuid en het traject Amsterdam-Utrecht zijn momenteel al uitgerust met ERTMS. De Hanzelijn wordt eind 2012 opgeleverd met ERTMS. Conform de bijlage bij mijn brief van 11 oktober 2011 aan uw Kamer over het onderzoeksrapport «Treinbotsing Barendrecht 24 september 2009»

(Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, nr. 124) zal ERTMS bovendien uiterlijk in 2014 aangelegd zijn op de zogenaamde eilanden op de Betuwe-route (Zevenaar-Duitse grens en Kijfhoek-Barendrecht, inclusief de drie aansluitende sporen richting IJsselmonde, Dordrecht en «Barendrecht vork») en uiterlijk in 2020 op de trajecten Amsterdamse haven–Betuweroute en Rotterdam–Antwerpen.

Eerder heb ik aan uw Kamer gemeld met de spoorsector te hebben afgesproken dat zij uiterlijk in 2013 komt met een implementatiestrategie voor verdere invoering van ERTMS in Nederland en dat ik op basis daarvan zal beslissen over de verdere invoering. Op dit moment ben ik in overleg met de sector over de vraag of dit eerder kan. Zo verwacht ik dat uitgaande van een gefaseerde aanpak de ERTMS-pilot tussen Amsterdam en Utrecht nog dit jaar kan starten. De ervaringen met deze pilot zullen een onderdeel vormen van de op te stellen implementatiestrategie. Ik wil uw Kamer op korte termijn informeren over onze gezamenlijke strategie voor de invoering van ERTMS.

Vraag 6

Kunt u aangeven hoe het aantal passages Stop Tonend Sein (STS-passages) zich de afgelopen jaren ontwikkeld heeft? Welke mogelijkheden ziet u om dit verder terug te dringen? Denkt u daarbij ook nog aan bijvoorbeeld het herintroduceren van het waarschuwingssignaal in de cabine en het sneller invoeren van ERTMS? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

De laatste jaren is het aantal STS-passages aanzienlijk verminderd. Van 287 STS-passages in 2006 naar 169 STS-passages in 2010. In 2011 is dit aantal verder gedaald naar 157.

Voor het overige zie mijn beantwoording van vraag 5.

Verder werkt de sector (zie eerdergenoemde brieven van ProRail en NS) aan een procedure waarmee de beslissingsbevoegdheid om door te rijden na een ingreep van de dodemansinstallatie elders wordt belegd dan bij de machinist die dit overkomen is.

Vraag 7

Kunt u aangeven wat er met alle adviezen van de Onderzoeksraad (en haar voorganger, de Raad voor de Transportveiligheid) op het gebied van de spoorveiligheid is gedaan? Kunt u per aanbeveling aangeven hoe de aangesprokene hierop gereageerd heeft, wat er vervolgens concreet mee gebeurd is en wat uw mening hierover is?

Antwoord 7

Ik verwijs u hier voor naar bijlage⁴: Overzicht opvolging adviezen OvV.

Vraag 8

Bent u bereid om de aanbevelingen uit het SP-rapport uit 2007 «Spoorongelukken voorkomen»⁵ heeft gedaan alsnog ten uitvoer te brengen (één verantwoordelijke binnen het ministerie voor de registratie, jaarlijks openstaande aanbevelingen rapporteren, expliciet melden als een aanbeveling niet wordt opgevolgd en na elk rapport de Kamer informeren over de ontwikkelingen)? Zo ja, wat voor maatregelen gaat u nemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Binnen mijn ministerie is de Inspecteur-Generaal het centrale aanspreekpunt voor de OvV. Daarnaast is in de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid bepaald dat de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (i.c. de minister van Veiligheid en Justitie) de Kamer jaarlijks een overzicht moet zenden van alle door de OvV uitgebrachte rapporten, alle door de OvV gedane aanbevelingen en de inhoudelijke reacties op deze aanbevelingen van ministers en instanties. In dit verband verwijs ik naar de brief d.d. 21 november 2011 van de minister van Veiligheid en Justitie waarbij hij het overzicht van de aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid 2009 en de reacties daarop aan de Kamer wordt aangeboden (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 29 668, nr. 35).

⁴ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

⁵ <http://www.sp.nl/service/rapport/spoorveiligheid0711.pdf>

Vraag 9

Kunt u aangeven wat er sinds januari 2008 gedaan is om sneller te reageren op aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, zoals u in januari 2008 heeft toegezegd?⁶ Kunt u hierbij ook aangeven hoe vaak de termijnen om te reageren sindsdien overschreden zijn? Vindt u dit voldoende? Kunt u uw antwoord toelichten?

Antwoord 9

Zie mijn beantwoording van vraag 7.

Op de aanbevelingen uit de recente rapporten van de OvV is binnen de gestelde termijn van een halfjaar gereageerd. Ter informatie het volgende overzicht:

- op het OvV rapport RandstadRail d.d. 4 december 2008 is op 11 juni 2009 gereageerd;
- op het OvV rapport Muiderpoort d.d. 23 maart 2010 is op 7 september 2010 gereageerd;
- op het OvV rapport Barendrecht d.d. 18 januari 2011 is op 13 juli 2011 gereageerd;
- op het OvV rapport Stavoren d.d. 13 september 2011 is op verzoek van de Kamer op 29 november 2011 gereageerd.

⁶ Zie brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 8 januari 2008 (Kamerstuk 29 893, nr. 64).