

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

1345

Vragen van het lid **Monasch** (PvdA) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *het vermeende negeren van adviezen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid aangaande de veiligheid op het treinspoor door de minister van Infrastructuur en Milieu en ProRail* (ingezonden 6 januari 2012).

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

Vraag 1

Heeft u kennisgenomen van het bericht «Schultz en NS slaan adviezen over veiligheid in de wind»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Is het waar dat een jaar na het uitbrengen van het rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid de aanbevelingen nog niet zijn opgevolgd? Zo ja, wat is hiervan de reden?

Antwoord 2

Nee, dat is niet correct. Ik verwijs hiervoor naar mijn antwoord (Aanhangsel Handelingen 2011–2012, 1340) op de door de heer Bashir in dit kader gestelde vraag (antwoord op vraag 2).

Vraag 3

Kunt u toelichten welke maatregelen ten behoeve van vergroting van de veiligheid op het spoor daadwerkelijk in uitvoering zijn gebracht? Welke maatregelen zijn niet ten uitvoer gebracht en welke potentiële risico's blijven hierdoor bestaan?

Antwoord 3

Ik verwijs u naar mijn brief van 11 november 2011 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2011–2012, 29 893, nr. 126) en mijn brief van 30 juni 2011 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 29 893, nr. 121) en mijn brief van 14 januari 2011 (Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 29 893, nr. 118). Ik verwijs

¹ De Volkskrant, 5 januari 2012.

hierbij verder naar de beantwoording van vraag 7 (Aanhangsel Handelingen 2011–2012, 1340) van de heer Bashir.

Vraag 4

Deelt u de mening dat veiligheid op het spoor van groot belang is? Zo ja, hoe ziet u de borging van de veiligheid op het spoor? Deelt u de mening dat één partij de eindverantwoordelijke dient te zijn? Zo ja, welke partij heeft dan uw voorkeur en kunt u dat toelichten?

Antwoord 4

Ja, de borging van de veiligheid op het spoor vind ik van groot belang. De rollen en verantwoordelijkheden van alle partijen in de spoorsector zijn duidelijk en behoeven naar mijn mening geen aanscherping. In het kabinetsstandpunt naar aanleiding van het eindrapport van de evaluatie van de spoorwetgeving is de term «systeemverantwoordelijkheid» verduidelijkt. Daarbij is aangegeven dat er onderscheid is te maken tussen de verantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Milieu voor de inrichting van het (bestuurlijk-juridische) systeem en de verantwoordelijkheden van de spoorsector voor de operationele aspecten van (hun deel van) het spoorstelsel. Daarbij is aangegeven dat door intensieve samenwerking de onduidelijkheden weggenomen worden die zich afspelen op het raakvlak van de infrastructuur en het vervoer en bij de regiefunctie over grote projecten (Tweede Kamer, vergaderjaar 2008–2009, 31 987, nr. 1). Vervolgens is in de Derde Kadernota Railveiligheid vermeld welke organisaties een rol hebben bij de uitvoering van de in de nota genoemde activiteiten. Bij een groot aantal maatregelen waarbij meerdere partijen verantwoordelijk zijn voor doelbereik is aangegeven wie de «trekker» is en van wie aldus een regierol wordt verwacht bij het uitvoeren van de maatregelen. Op andere onderdelen is vastgesteld dat één of een aantal partijen samen met een implementatieplan komt.