

LIJST VAN VRAGEN

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de Beleidsreactie op het OVV-rapport n.a.v. spoorwegongeval Voorschoten (Kamerstuk 29 893, nr. 267).

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

Adjunct-griffier van de commissie,
Wiendels

Nr	Vraag
1	Welke aspecten zijn van belang geweest tijdens de afweging om treinen te laten rijden over het spoor naast de plek waar de werkzaamheden werden verricht?
2	Waarom is besloten om de passerende treinen ter hoogte van de werkzaamheden geen snelheidsbeperkingen op te leggen?
3	Geeft u kaders omtrent veilig werken mee aan ProRail en op welke concrete wijzen wordt dit vormgegeven? Zo nee, waarom niet?
4	Erkent u dat de focus bij werkzaamheden ligt op het openhouden van het spoor en dat daardoor de veiligheid in het geding is gekomen? Zo nee, waarom niet?
5	Wie had de dagelijkse feitelijke leiding tijdens de werkzaamheden in Voorschoten?
6	Waarom is voor het doorgeven van cruciale informatie, zoals welke baanvakken gesloten zijn, gekozen voor mondelinge communicatie over meerdere schakels?
7	Kunt u aangeven of er voorafgaand aan het ongeval vanuit betrokkenen signalen zijn afgegeven omtrent de veiligheid? Zo ja, kunt u hier een lijst van doen toekomen aan de Kamer?
8	Welke maatregelen zijn getroffen om ervoor te zorgen dat werknemers veiliger het spoor kunnen oversteken?
9	Heeft het inzetten van zzp'ers, die niet gebonden aan de Arbeidstijdenwet en dus gemakshalve meer kunnen worden ingezet, mogelijk bijgedragen aan een onveilige situatie?
10	Is het mogelijk voor passerende treinen om contact te leggen met mensen die aan het werk zijn langs het spoor? Zo nee, waarom niet?
11	Welke maatregelen zijn in de periode voor het ongeval genomen om de risico's van het nachtwerken te beperken?
12	Hoeveel mensen hebben aan dit project gewerkt als zogeheten nachtwerker en hoeveel van hen waren zzp'er?
13	Wat vindt u van de aanbevelingen van Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) aan ProRail?
14	Hoe gaat u monitoren of het risico op dergelijke ongevallen in de toekomst afneemt?
15	Welke maatregelen ter bevordering van de veiligheid hebben u en ProRail genomen na het ongeval in Voorschoten tot aan dit moment?
16	Wie is op dagelijkse basis belast met toezicht en handhaving van de veiligheidsnormen op dergelijke bouwlocaties?
17	ProRail heeft een regisserende rol voor de veiligheid op en om het spoor, maar de OVV concludeert dat ProRail geen regie voert op de veiligheid door versnippering van verantwoordelijkheid naar contractpartners en RailAlert. U heeft ProRail verzocht om te onderzoeken op welke wijze de regie op veiligheid voortaan wordt gevoerd. Kunt u een deadline op korte termijn vaststellen, zodat deze verplichting zo snel mogelijk in werking kan treden?
18	Wordt uw rol op basis van de conclusie dat u in de praktijk vooral stuurt op de beschikbaarheid van de spoorweginfrastructuur en dat dit negatieve gevolgen heeft voor de arbeidsveiligheid en spoorveiligheid in het algemeen nog verder onderzocht?
19	Onderneemt u nog maatregelen op basis van de conclusie van de OVV dat niet werd voldaan aan de beperkingen die de Arbeidstijdenwet oplegt aan het aantal nachtdiensten dat iemand in een bepaalde periode mag doen.

- 20 De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) geeft de veiligheidsvergunning af aan ProRail; kunt u schetsen hoe dit proces van aanvraag vergunning, toetsen van de aanvraag, afgeven van de vergunning, eventuele bezwaar- en beroepsprocedure, toezicht en handhaving eruitziet?
- 21 Voor hoelang wordt de vergunning afgegeven? Kan deze tussentijds worden herzien en is dat wel eens gebeurd? Zo ja, waarom?
- 22 Wat zijn de verschillen en overeenkomsten tussen het onderzoek van ProRail, NS, DB Cargo en BAM enerzijds en de OVV anderzijds?
- 23 Hoe heeft men tijdens de uitvoering van de onderzoeken samengewerkt en van elkaars informatie gebruik gemaakt? Welke informatie is gedeeld tijdens de duur van de onderzoeken?
- 24 Hoe wordt invulling gegeven aan de tweede schil van veiligheidsmaatregelen in het geval er geen sprake is van spoorstroomlopen als treindetectie maar van assentellers? Hoe worden nieuwe technologieën die worden toegepast op het spoor verwerkt in de veiligheidsprocedures?