

Lijst van vragen – Derde Kadernota Railveiligheid

1

Wat is de stand van zaken rondom de uitvoering van de motie Jansen en Neppéus over wettelijke normen voor trillingen langs het spoor (32123-A-124)?

2

Wat is het effect van outputsturing op de spoorveiligheid? Kunt u hierbij de voor- en nadelen aangeven?

3

Kunt u aangeven waarom deze kadernota niet van toepassing is op de spoorveiligheid van decentraal spoor, metro's, sneltrams en trams? Welke veiligheidsregels gelden hiervoor? Zou uniformeren van de regels niet bevorderlijk zijn in het kader van de veiligheid, efficiency en overlap?

4

Kunt u aangeven hoeveel baanwerkers, rangeerders en machinisten er in de afgelopen jaren actief waren op het Nederlandse spoor? En hoeveel verwacht u dat dit er zullen zijn in de komende jaren?

5

Welke maatregelen gaat u nemen om vooral te bevorderen dat ervaren spoorwerkers behouden blijven?

6

Welke maatregelen gaat u nemen om te voorkomen dat gemeenten veelvuldig vlakbij het spoor bouwen en daarmee de gebruiksruimte reduceren?

7

Hoe vaak heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat de afgelopen jaren zelfstandig onderzoek uitgevoerd op locaties waarover meldingen van onveilige situaties waren gedaan?

8

In hoeverre heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat middelen om zelf op pad te gaan om meldingen over onveilige situaties uit te zoeken?

9

Kunt u uw reactie op het rapport «Ontsporing goederentrein, Amsterdam Muiderpoort» van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) over het ongeval bij Muiderpoort en de daarin aan u gedane aanbevelingen (23 maart 2010) uiterlijk één week voor het Algemeen Overleg Spoor van 30 september 2010 naar de Kamer sturen?

10

Leiden de aanbevelingen uit het rapport van de OVV over het ongeval bij Muiderpoort tot aanpassingen van de Derde Kadernota Railveiligheid?

11

Is de Derde Kadernota Railveiligheid ter advisering voorgelegd aan de OVV?

12

Kunt u een overzicht geven van de algemene (niet situatiespecifieke) aanbevelingen van de OVV ten aanzien van de spoorveiligheid van de

afgelopen tien jaar en in hoeverre deze aanbevelingen opgevolgd zijn? Kunt u daarbij specifiek stilstaan bij de herhaalde aanbeveling (sinds begin jaren «90) dat invoering van een nieuw op computertechniek gebaseerd modern veiligheidssysteem nodig is gezien de groei van het treinverkeer?

13

Zullen alle seinen van ATB-Vv worden voorzien? Zo nee, wat is daarvan de reden?

14

Kunt u per vervoerder aangeven welk deel van het materieel inmiddels is voorzien van ATB-Vv, hoe de verwachte of afgesproken ontwikkeling van dat aantal is en wanneer alle treinen van ATB-Vv zijn voorzien?

15

Was eind 2009 85 procent van alle treinen voorzien van ATB-vv en zijn momenteel alle treinen voorzien van ATB-vv? Zo nee, wat is uw verklaring voor deze vertraging aangezien oorspronkelijk de implementatie van ATB-vv al in 2007 gereed zou zijn?

16

Welk deel van het aantal treinen dat over met ATB-Vv beveiligd spoor rijdt, is inmiddels ook voorzien van ATB-Vv? Kunt u dit percentage uitsplitsen naar personen- en goederentreinen?

17

Hoe ziet u de relatie tussen deze Kadernota en het Europees implementatieplan European Railway Traffic Management System (ERTMS)? Kan dit implementatieplan de spoorveiligheid niet in een stroomversnelling brengen?

18

Waarom wordt in de Derde Kadernota Railveiligheid slechts zeer kort gesproken over invoering van het ERTMS, terwijl uit het rapport Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) (32404-1) blijkt dat dit systeem niet alleen van belang is voor de spoorveiligheid, maar ook cruciaal is voor de invoering van PHS?

19

Zijn de gevolgen van de verhoging van de frequentie van het treinverkeer en de intensivering van de benutting van het spoorwegennet door invoering van het ERTMS en PHS betrokken in de Derde Kadernota Railveiligheid?

20

Waarom wordt er in de Derde Kadernota Railveiligheid niet stilgestaan bij de mogelijke verbeteringen van de railveiligheid door invoering van ERTMS terwijl deze invoering wel voorzien is in de periode 2010-2020?

21

Wat is voor u het niveau van benutting dat maakt dat de systeemsprong naar ERTMS wenselijk zal zijn?

22

Vindt u het wenselijk om nu te investeren in verdere invoering van ATB-Vv? Is het niet verstandiger om nu voluit te investeren in ERTMS?

23

Heeft de spoorsector u inmiddels geïnformeerd over de mogelijkheden van invoering een bijzonder attentiesignaal in het 40 km/uur gebied en van de situatiespecifieke alertering? Zo nee, waarom niet wanneer zou de invoering van die opties gereed kunnen zijn?

24

Deelt u de mening dat herinvoering van de kwiteerfunctie een snelle methode is om de algemene alertheid te vergroten totdat meer moderne alternatieven zijn uitgewerkt?

25

In welke mate kan ERTMS voorzien in genoemde attentiesignalen en situatiespecifieke alertering? Deelt u de mening dat ERTMS veiliger is dan alleen ATB-Vv eventueel aangevuld met een hulp- of alerteringsstelsel?

26

Kunt u reageren op de uitspraken die tijdens het rondetafelgesprek in de Tweede Kamer van 8 september 2010 over PHS zijn gedaan en waaruit blijkt dat nu al kan worden begonnen met de inbouw van de ERTMS hardware in de treinen en dat daarvoor niet gewacht hoeft te worden tot er nieuwe softwareversies beschikbaar zijn?

27

Bent u bereid met NS afspraken te maken om de grootschalige inbouw van ERTMS hardware in het reizigersmaterieel nog in 2010 te starten, mede met het oog op de opening van de Hanzelijn?

28

Is één van de zestien maatregelen van de Taskforce Veiliger Openbaar Vervoer één OV-politie? Zo ja, wanneer zal deze gerealiseerd worden? Zo nee, waarom niet?

29

Ziet u nog mogelijkheden om de sociale veiligheid voor reizigers te verbeteren door bijvoorbeeld de introductie van een alarmknop in treincoupés, het verplichten van een conducteur in elk treinstel en het vergroten van de spoorwegpolitie?

30

Is het uitgangspunt «in een tunnel is doorrijden tot een perron of tot het einde van een tunnel het meest veilig» algemeen geldend, mede gezien de recente ervaringen met de Schipholtunnel waarbij direct stoppen voor een veiliger situatie en minder schade had kunnen zorgen?

31

Kunt u aangeven wanneer het NS-onderzoek naar uitzonderlijk lange wachttijden in de trein na een aanrijding op het spoor, vergelijkbaar met het voorval in Hengelo (zie <http://www.rtvooost.nl/nieuws/default.aspx?nid=114267>), is afgerond?

32

Kunt u aangeven welke maatregelen de NS onderzoekt om uitzonderlijke lange wachttijden in de trein te voorkomen?

33

Hoe kunnen uitzonderlijke lange wachttijden in de trein na een aanrijding op het spoor in de toekomst voorkomen worden?

34

Is het waar dat de NS juist in Twente is begonnen met een proef met het rijden met eigen bussen?

35

Kunt u aangeven wat de maximale aanrijtijden van de NS-bussen zijn in het geval van aanrijdingen op het spoor?

36

Welke maatregelen neemt u of zijn reeds genomen om onnodige integrale stillegging van het treinverkeer te voorkomen bij calamiteiten?

37

Welke maatregelen worden genomen om de nazorg voor conducteurs en machinisten bij suïcide te verbeteren (uitzending van Knevel & Van Den Brink, d.d. 16 augustus 2010)?

38

Is het waar dat de Kamer de voortgangsrapportages Stoptoned Sein (STS) uit de eerste helft 2009, de tweede helft van 2009 en de eerste helft van 2010 nog niet heeft ontvangen? Zo ja, wat is hiervan de reden? Kunt u deze rapportages uiterlijk 23 september 2010 aan de Kamer zenden in verband met het geplande algemeen overleg spoor op 30 september 2010?

39

Wanneer zijn de maatregelen om het aantal STS-passages te verminderen afgerond?

40

Ziet u een relatie tussen het benutten van het spoor en de toename van het aantal STS-passages? Hoe schat u de veiligheidseffecten in bij een nog hogere benutting van het spoor?

41

Waarom vermeldt u in het overzicht van STS-passages niet de technische STS-passages? Deelt u de mening dat inclusief deze passages er geen sprake is van een daling van STS-passages maar juist van een stijging sinds 2000?

42

Wat is uw conclusie op basis van het rapport van bureau Save (blz. 7) dat het aantal niet-technische STS-passages in 2009 hoger is dan het totaal aantal STS-passages in 1996?

43

Deelt u de mening dat op dit punt de doelen van de Eerste en Tweede Kadernota Railveiligheid (namelijk minimaal een stand-still) niet zijn gehaald?

44

Hoeveel chloor werd er in het recente verleden per spoor vervoerd en hoeveel is dat momenteel?

45

Wordt er naar gestreefd om helemaal geen chloor meer over Nederlands spoor te vervoeren? Zo ja, wanneer wordt die situatie bereikt? Zo nee, wat zijn de belemmeringen?

46

Worden de seinen versneld aangepast in het geval van spoortrajecten die deel uitmaken van het Basisnet spoor?

47

Waarom ziet u geen aanleiding om in regelgeving meer systeemverantwoordelijkheid vast te leggen terwijl in de evaluatie van de Tweede Kadernota Railveiligheid juist staat dat spoorpartijen het begrip «systeemverantwoordelijkheid» niet eenduidig hanteren?

48

Welke concrete acties zijn of worden ondernomen om onduidelijkheden op de grensvlakken van verantwoordelijkheden voldoende weg te nemen?

49

Welke taak hebben de gemeenten bij het meten van de veiligheid van het spoor?

50

Is het onderzoek van Deltares naar spoorverzakkingen (bron: http://www.trouw.nl/nieuws/nederland/article2750097.ece/Onderzoek_moet_spoorverzakkingen_tegengaan.html) inmiddels afgerond? Zo ja, wat zijn de conclusies en aanbevelingen van dit onderzoek?

51

Welke concrete actiepunten zijn er geformuleerd om het probleem te adresseren dat er geen sprake is van een structurele verbetering van de «informatievoorziening aan reizigers in noodsituaties», hetgeen als ambitie was opgenomen in de Tweede Kadernota Railveiligheid?

52

Kunt u de tabel met niet-actief beveiligde overwegen op pagina 104 in de Evaluatie Tweede Kadernota Railveiligheid specificeren door binnen deze tabel onderscheid te maken tussen openbare en niet-openbare overwegen?

53

Hoeveel van de circa 2 700 overwegen liggen in de directe nabijheid van stations en kennen daarmee een verhoogd risico? Voor hoeveel van deze overwegen wordt gewerkt aan een oplossing binnen één van de reeds lopende programma's?

54

Hoeveel overwegen zijn op dit moment bestempeld als «knelpunt» overweg? Kan de Kamer uiterlijk een week voor de behandeling van de begroting een overzicht krijgen van de voorziene maatregelen voor deze knelpunten inclusief (indicatieve) financiering zodat inzichtelijk is of het nog resterende budget voor het Programma Verbetering Veiligheid Overwegen voldoende is voor het oplossen van alle knelpunten?

55

Welke investering is indicatief nodig voor het realiseren van een hoger beveiligingsniveau op alle ongeveer tweehonderd overwegen in haven- en industriegebieden?

56

Hebt u een basisveiligheidsniveau gedefinieerd waaraan elk spoortraject tenminste zou moeten voldoen of wordt hiervoor alleen naar het behoud van het aldaar bestaande veiligheidsniveau gekeken?

57

Kunt u aangeven hoe het veiligheidsniveau wordt bepaald waaraan een nieuw te bouwen of een te verbouwen spoortraject tenminste moet voldoen? Zijn hiervoor algemeen geldende principes te formuleren?