

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan
de voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
22 juni 2005	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.05.01756	-
Onderwerp	
Volkskrantbericht 21 juni 2005	

Geachte voorzitter,

In het ordedebat heeft u mij gevraagd een brief aan de Kamer te sturen in reactie op het bericht in de Volkskrant "ProRail-personeel slaat alarm op site" van 21 juni 2005. Daarnaast heeft u mij verzocht een onderzoek in te stellen naar de werkdruk en de automatische rijweginstelling bij ProRail.

Alvorens hierop in te gaan wil ik in zijn algemeenheid ingaan op de veiligheid op het spoor.

Veiligheid

De diverse trendanalyses hebben laten zien dat er nog een aantal veiligheidsproblemen zijn die nadere aanpak behoeven. Mede naar aanleiding van een aantal incidenten staat spoorveiligheid prominent op de politieke agenda. De aandacht voor het onderwerp is de afgelopen jaren toegenomen. Ik heb hier uitgebreid met u over gesproken tijdens de Kamerbehandeling van de 2e Kadernota Veiligheid op de Rails, op 27 januari 2005.

Binnen de spoorsector staat veiligheid altijd hoog op de agenda. Ook bij ProRail. Zo zijn er na 1993 geen reizigers meer omgekomen bij grote spoorwegongevallen. Maar 100 procent veiligheid is niet mogelijk. Ongevallen, storingen en dergelijke zullen zich altijd blijven voordoen. De kans op een incident of calamiteit moet uiteraard wel zo klein mogelijk zijn.

Postbus 20901, 2500 EX Den Haag
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 - 351 6171
Fax 070 - 351 7895

Reactie op het bericht uit de Volkskrant

Het bericht stipt de volgende punten aan:

1. Werkdruk van de treindienstleiders
2. De treinen rijden eigenlijk te dicht op elkaar
3. Roodlicht passages (STS)
4. Het aantal botsingen en ontsporingen met gewonde treinpassagiers
5. Ontsporingen van goederentreinen
6. Computerstoringen
7. De druk die machinisten op de treindienstleiders uitoefenen
8. De druk van aannemers op de treindienstleiders

Hieronder ga ik op deze punten in.

Ad 1

Signalen over de werkdruk waren mij tot aan de berichtgeving in de Volkskrant niet bekend. Ik heb van de zijde van de spoorpartijen en van de vakbonden geen signalen ontvangen dat de werkdruk en consequenties voor de veiligheid een zorgpunt is.

Ik heb naar aanleiding van het volkskrant bericht bij ProRail naar de werkdruk geïnformeerd. ProRail heeft mij het volgende gemeld. Op sommige posten, met name in de Randstad, is de werkdruk inderdaad sinds begin dit jaar gestegen. Niet alleen het aantal werkzaamheden dat in buitendienststelling moet worden uitgevoerd, maar ook de complexiteit van de werkbeveiligingsinstructies neemt toe (meerdere werkzaamheden in een buitendienststelling/baanvak tegelijk). Dit wordt gedaan omdat dit voor de klanten minder belastend is en omdat er veel werkzaamheden aan het spoor zijn. Verkeersleiding ondersteunt de planning en uitvoering van de noodzakelijke werkzaamheden maximaal, binnen aanvaardbare grenzen van werkdruk en op een veilige manier. Op grond van signalen van de treindienstleidingsposten is in reactie op de toegenomen werkdruk, in overleg met in- en externe partijen, besloten tot een pakket aanvullende maatregelen om de druk op korte termijn te verlichten. Overigens houdt ProRail ten minste één keer per twee jaar een werkbelevingsonderzoek. Specifiek voor Verkeersleiding blijkt uit dit onderzoek dat er over het algemeen sprake van een positief beeld. Veel mensen komen met plezier naar het werk en zijn tevreden over het werken bij ProRail. Op het punt van de werkdruk zijn er geen verontrustende signalen bij ProRail bekend. De aanwezige ontevredenheid spits zich met name toe op het salaris en over de samenvoeging van de taakorganisaties tot één bedrijf ProRail. Daarnaast geeft ProRail aan op diverse niveaus met de ondernemingsraad te praten en elke maand met de vakbonden een gesprek te voeren. Bij deze gesprekken is werkdruk en eventuele gevolgen voor de veiligheid tot nu toe niet aan de orde geweest als een zwaarwegend issue. ProRail heeft aangegeven dat het oppakken van dit punt onderdeel uit maakt van de dagelijkse bedrijfsvoering.

Ad 2

Dat de treinen dicht op elkaar rijden, heeft door de werking van het beveiligingssysteem geen consequenties voor de veiligheid. Het beveiligingssysteem is zo ontworpen dat nooit twee treinen zich tegelijkertijd op hetzelfde baanvakgedeelte kunnen bevinden. Er zit altijd minimaal één sein tussen twee treinen. Aan dit principe wordt geen enkele afbreuk gedaan, ongeacht de drukte op het spoor. De grotere drukte heeft wel een beperkende invloed op de regelmogelijkheden van de treindienstleider. Als er verstoringen optreden, leidt grote drukte direct tot vervolgvertragingen en vervolgverstoringen. Om toch te kunnen handelen moeten dan treinen worden opgeheven.

Ten aanzien van de invloed van werkdruk op veiligheid verwacht de Inspectie dat ProRail hier bijzondere aandacht aan zal schenken in hun te ontwikkelen veiligheidmanagementsysteem.

Ad 3

Ik heb de Kamer bij brief van 17 mei 2005 (kenmerk DGP/SPO/u.05.005601183) geïnformeerd over het dossier StopTonendeSeinen (STS). Bij die brief is eveneens het plan van aanpak van de spoorbranche (ProRail, NS en Railion) gevoegd. Mijn verzoek aan de sector om, vanuit mijn zorg voor de veiligheid, tot een versnelling van de uitvoering van maatregelen te komen, vindt zijn weerslag in het aan u verstuurd plan van aanpak. Ik heb daarvoor, zoals bekend, ook extra middelen vrijgemaakt voor de uitvoering van dit plan. De Kamer heeft aangegeven terug te komen op de voortgang van het plan van aanpak.

Ad 4

De in het bericht genoemde aantallen van botsingen en ontsporingen komen overeen met de stukken die ik aan de Kamer heb gestuurd: de Trendanalyse 2004 (van 17 mei 2005, kenmerk DGP/SPO/U.05.00701) en het Jaarbericht van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (van 29 april 2005, kenmerk IVW/2005/427). In de Trendanalyse 2004 analyse komen de volgende onderwerpen aan de orde:

- reizigersveiligheid
- rijden voorbij rood sein
- personeel
- baanwerkers en rangeerders
- overweggebruikers
- onbevoegden op het spoor
- suïcide op het spoor
- vandalisme

De maatregelen uit plan van aanpak STS (zie ad 3) en de overwegbrief (van 15 maart 2005, kenmerk DGP/SPO/u.05.00560) moeten bijdragen aan de vermindering van het aantal botsingen en ontsporingen.

Ad 5

Voor dit punt verwijs ik u naar mijn beantwoording van de Kamervragen over de ontsporingen op 6 en 10 juni 2005 van twee goederentreinen bij Amsterdam, die u op korte termijn zult ontvangen.

Ad 6

Voor dit punt verwijs ik u naar mijn beantwoording (van 19 april 2005, kenmerk DGP/SPO/U.05.01149) van de Kamervragen over de computerstoring op 6/7 april 2005 bij Utrecht. De Kamer zal overeenkomstig mijn toezegging op korte termijn nader worden geïnformeerd over deze storing.

Ad 7/8

Signalen over druk die machinisten/aannemers zouden uitoefenen, zijn mij niet bekend.

Onderzoek naar de werkdruk en de automatische rijweginstelling bij ProRail

In het debat gisterenmiddag is mij verzocht aan te geven of ik bereid ben op korte termijn een onderzoek te doen naar de werkdruk en de automatische rijweginstelling. Ten aanzien van uw verzoek een onderzoek te doen naar de werkdruk, constateer ik dat het management van Prorail hierin zijn eigen verantwoordelijkheid heeft. Ik ga die verantwoordelijkheid niet overnemen. Ik acht het niet wenselijk het management aan te spreken op basis van anonieme berichtgeving. Wel zal ik ProRail verzoeken in de rapportages die ik in het kader van de beheerconcessie en het beheerplan ontvang nadere toelichting te geven op deze punten. Indien melding worden gemaakt van problemen met de werkdruk, dan spreek ik daar eerst het management van Prorail op aan. Ten aanzien van uw verzoek een onderzoek te doen naar de automatische rijweginstelling geldt in beginsel hetzelfde. Ook hier ligt de verantwoordelijkheid bij het management van Prorail.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Karla Peijs