

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

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

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 61 71
F 070 351 78 95

Contactpersoon

-
T -

Ons kenmerk

VenW/DGMO-2009/2708

Uw kenmerk

2009Z05064/2009D1339

Bijlage(n)

2

Datum 14 april 2009

Onderwerp Rapport TNS Consult "Marktobservaties Rail 2008"

Geachte voorzitter,

Conform uw verzoek van 19 maart 2009 ontvangt u hier bijgevoegd in bijlage 2 het rapport "Marktobservatie Rail 2008" (3 maart 2009), dat in opdracht van de Inspectie Verkeer en Waterstaat is opgesteld door het bureau TNS Consult.

Het rapport is geschreven in opdracht van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. De Inspectie bevindt zich in een proces van een nieuwe oriëntering op de inrichting van haar toezichttaken, aan de hand van een 'veranderagenda'. Deze heroriëntatie vindt plaats in nauw contact met de sector waar de ontwikkelingen in de spoorwegmarkt een belangrijk gegeven zijn. De Inspectie heeft de behoefte zich een beeld te kunnen vormen over de wijze waarop de voor de veiligheid relevante ontwikkelingen in de spoorwegmarkt worden beleefd door actoren, vooral ook op het niveau van de uitvoering. De signalen in het rapport zijn gebaseerd op 24 interviews en representeren dan ook niet de geautoriseerde en geobjectiveerde weergave van standpunten van de partijen die in het spoor verantwoordelijkheid dragen. De rapporteurs zijn op zoek gegaan naar mogelijke knelpunten. Uitdrukkelijk is door hen gesteld dat het rapport niet moet worden gelezen als een risicoanalyse. Het rapport bevat dan ook geen hoofdstuk met conclusies en aanbevelingen. Gegeven de achtergrond en de functie van het rapport geef ik niet op alle signalen afzonderlijk een inhoudelijke reactie.

Ik herken me niet in het beeld dat in het rapport over de veiligheid op het spoor wordt geschetst, maar sluit me aan bij de constatering van de Inspecteur Generaal Verkeer en Waterstaat over de feitelijke veiligheidssituatie op het spoor. In haar aanbiedingsbrief stelt zij:

Datum

Ons kenmerk

VenW/DGMO-2009/2708

“De inhoud van deze kwalitatieve rapportage doet niets af van de resultaten weergegeven in de (periodieke) rapportages met een kwantitatieve en geobjectiveerde inslag: de jaarlijks uitgebrachte Trendanalyse Rail en de Veiligheidsbalans.....In de Veiligheidsbalans staat beschreven dat uit een Europese vergelijking opgemaakt door Eurostat voor het jaar 2006 blijkt, dat Nederland tot de veiligste landen van Europa behoort, gemeten naar het aantal doden, exclusief suicide, per miljard reizigerskilometers. Verder meldt de Veiligheidsbalans dat over het algemeen de veiligheid van reizigers zich positief ontwikkelt en de veiligheid van het goederenvervoer geen aanleiding geeft tot zorg.”

Ook verwijs ik graag naar mijn brief aan uw Kamer van 10 december 2008 (Tweede Kamer 2008-2009, 29984 nr. 163), waarin ik ben ingegaan op de veiligheid en kwaliteit van het spoor, in reactie op het onderzoek van FNV Bondgenoten over het spooronderhoud. De Inspectie Verkeer en Waterstaat en ProRail herkennen geen van beide dat de veilige berijdbaarheid en de kwaliteit van het spoor in het geding zouden zijn en dat beperkingen aan het treinverkeer opgelegd zouden moeten worden. Zo is bijvoorbeeld de kwaliteit van de wissels de laatste tijd juist sterk verbeterd door een intensief onderhoudsprogramma. Deze conclusie is in lijn met die van McKinsey over de beschikbaarheid van het spoor.

Een aantal van de weergegeven signalen zijn eerder onderkend op basis van de feitelijk waargenomen situatie, en daarop heeft de Inspectie haar toezichtsactiviteiten al gericht. De observaties in het rapport zullen feitelijk getoetst worden en, waar nodig, verder betrokken worden bij de totstandkoming van een nieuw toezichtarrangement als resultaat van de genoemde veranderagenda. Al met al is mijn standpunt dat de gepleegde inventarisatie een aantal nuttige observaties bevat, die, zoals gezegd, de Inspectie Verkeer en Waterstaat bij haar veranderopgave zal betrekken.

Ook vindt u hieronder de beantwoording van vragen van het lid Cramer (ChristenUnie)¹.

1. Kent u het bericht “Veiligheid spoor in geding”? ²

1. Ja

2. Waarom laat de Inspectie Verkeer en Waterstaat een onderzoek naar spoorveiligheid door een marktonderzoeksbureau uitvoeren en niet door een bureau dat meer gespecialiseerd is in openbaar vervoer en spoortechniek?

2. Het onderzoek is door een marktonderzoeksbureau verricht om nu juist de beleving van personen in beeld te krijgen. TNS Consult is daarin gespecialiseerd.

¹ Uw kenmerk 2009Z05225

² De Telegraaf, 19 maart 2009

3. Is het waar dat de opleidingstrajecten van machinisten en spoorarbeiders bij de diverse spoorbedrijven verschillen? Zo ja, vindt u deze verschillen verantwoord?

Datum

3. De eindtermen van de opleiding voor machinisten en voor personen met een veiligheidsfunctie zijn voor iedereen gelijk. Examens worden door een onafhankelijke instantie afgenomen. Spoorwegondernemers en andere bedrijven die op het spoor actief zijn verzorgen in de regel zelf de manier waarop praktijkervaring wordt opgedaan binnen vastgestelde kaders.

Ons kenmerk

VenW/DGMO-2009/2708

4. Worden nieuwe machinisten soms te snel na hun opleiding al ingezet met teveel verantwoordelijkheid, in verband met een tekort aan voldoende gekwalificeerd personeel?

4. In de Regeling spoorwegpersoneel is een aantal bepalingen opgenomen over het verplichte praktijkprogramma. In de Regeling wordt bepaald dat spoorwegondernemingen ervoor moeten zorgen dat machinisten na hun theoretische opleiding, een praktijkopleiding volgen onder leiding van een mentormachinist. De Inspectie ziet erop toe dat de spoorwegondernemingen zich aan deze regels houden. De Inspectie is bezig met een onderzoek naar de opleidingen van machinisten dat binnenkort zal worden afgedaan. Nadat dit onderzoek is afgerond zal ik het naar de Tweede Kamer sturen.

5. Is de tijd om de nodige onderhoudswerkzaamheden aan het spoor te verrichten vaak te krap? Zo ja, hoeveel en welke acties onderneemt ProRail om dit te voorkomen?

5. De spoorwegcapaciteit die wordt vrijgemaakt voor werkzaamheden is volgens ProRail en de Inspectie niet te krap. Voor het uitvoeren van onderhoudswerkzaamheden geldt een zogenaamd onderhoudsrooster. Door het maken van afwegingen tussen treinverkeer (beschikbaarheid) en beheer (onderhoud) biedt het onderhoudsrooster voldoende tijd voor de nodige onderhoudswerkzaamheden. ProRail streeft ernaar door de inzet van nieuwe technieken en door aanpassing van de processen het capaciteitsbeslag voor werkzaamheden terug te dringen.

ProRail zorgt ervoor dat de werkzaamheden veilig worden uitgevoerd. De Inspectie ziet erop toe dat dit goed gebeurt.

6. Is het waar dat veiligheidsfunctionarissen onder druk worden gezet om een loopje te nemen met de voorschriften? Zo ja, wie is hiervoor verantwoordelijk?

6. De Inspectie heeft hiervoor geen aanwijzingen. Het signaal uit de TNS rapportage zal getoetst worden aan de feitelijke situatie en, waar nodig, worden meegenomen bij de inrichting van nieuwe toezichtsplannen.

Ook ProRail heeft aangegeven hiervoor geen aanwijzingen te hebben. ProRail hanteert het uitgangspunt "je werkt veilig of je werkt niet" en draagt dit uitgangspunt ook actief uit aan haar opdrachtnemers, de onderhoudsaannemers.

7. Op welke manier speelt veiligheid een rol bij de aanbestedingen van spooronderhoud? Is het voldoende om ervan uit te gaan dat sporaanemers voldoen aan de wettelijke veiligheidseisen?

Datum

Ons kenmerk

VenW/DGMO-2009/2708

7. Aanbestedingen van spooronderhoud worden alleen gegund aan aannemingsbedrijven die aan van tevoren beschreven kwaliteitseisen voldoen. Veiligheidszorg is een belangrijk element van deze eisen. Door de branche is een Normenkader Veilig Werken (NVW) vastgesteld, waaraan aannemers dienen te voldoen. Het NVW is van toepassing ongeacht de wijze van aanbesteding en contracteringsvorm. De naleving van die regels en meer in het algemeen de verdere ontwikkeling van de veiligheidsnormering is ondergebracht bij de Stichting RailAlert, opgericht door ProRail, de grote procesaannemers en ingenieursbureaus.

Wanneer de Inspectie onvolkomenheden in de infrastructuur vaststelt worden adequate maatregelen getroffen. Dit stelsel geeft de Inspectie vertrouwen dat de veiligheid rond baanwerkzaamheden goed is geborgd. Overigens voert ProRail zelf ook met enige regelmaat inspecties en audits uit op de naleving van het NVW.

8. Op welke wijze is het preventief schouwen georganiseerd en verloopt de uitvoering naar wens?

8. ProRail is als beheerder verantwoordelijk voor de kwaliteit en de betrouwbaarheid van de infrastructuur. Het schouwen van het spoor is zo geregeld dat volgens een tijdschema, dat afhankelijk is van de intensiteit van het gebruik, wordt gekeken of het spoor voldoet aan de technische eisen die in regelgeving is vastgelegd. De Inspectie ziet erop toe dat ProRail zich aan zijn verplichtingen houdt. Er zijn geen indicaties dat de uitvoering van dit schouwproces niet goed verloopt.

Tot voor kort gebeurde het schouwen grotendeels nog door personen die in en langs het spoor kijken hoe bijvoorbeeld de wissels er bij liggen. Met ingang van de dienstregeling 2009 maken de aannemers gebruik van zeven innovatieve hulpmiddelen. Het gaat hier om videoschouwtreinen die opnames maken van het spoor. Op basis van die opnames bepaalt de aannemer of hij nader moet inspecteren of dat onderhoudswerkzaamheden nodig zijn.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

Bijlagen:

Bijlage 1: brief "Aanbieding rapport TNS Consult Marktobservatie Rail 2008", Inspectie Verkeer en Waterstaat. 23 maart 2009

Bijlage 2: rapport Marktobservaties Rail 2008, TNS Consult, 3 maart 2009