

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)
4 juli 2003	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGP/SPO/U.03.01726	2020311650
Onderwerp	
Kamervragen	

Geachte voorzitter,

Hieronder volgen de antwoorden op de vragen van het lid Gerkens over de veiligheid van het Nederlandse spoornet.

1. Wat is uw mening over de uitspraak van de voorzitter van de Raad voor de Transportveiligheid, de heer Van Vollenhoven, dat het "veiligheidsbeleid bij de spoorwegen aanzienlijk strakker kan"?
1. In mijn beleid staat de continue verbetering van de veiligheid voorop en zullen de diverse bedrijven binnen de spoorbranche actief werken aan een gezamenlijke verhoging van de veiligheid. In mijn beleid zie ik daarnaast ook de financierbaarheid en realiseerbaarheid. Aspecten die de Raad voor Transportveiligheid niet worden meegenomen.
2. Vindt u het net als de heer Van Vollenhoven "onbegrijpelijk dat als het gerepareerd wordt, dat na een maand weer moet gebeuren", en dat "bij een veilig spoorstelsel dat niet mag gebeuren"? Zo ja, wat voor maatregelen gaat u nemen om dit te verbeteren? Zo neen, waarom niet?
2. Veiligheidsborging en reparaties zijn twee verschillende onderwerpen die een relatie met elkaar hebben, maar ook een eigen dimensie.

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

Telefoon +31 70 3516171
Fax +31 70 3517895

De veiligheid van het spoorstelsel is in de aangehaalde situaties niet in het geding. De veilige berijdbaarheid van de infrastructuur wordt onder andere geborgd door regelmatige schouwen en de daarop volgende preventieve onderhoudsacties. Daarmee worden risico's ten aanzien van de veiligheid onderkend en opgelost.

Bij optredende storingen komt het voor dat er op één locatie binnen kortere tijd twee of meer reparaties worden gepleegd aan het spoor. Dit kan gebeuren als tijdelijk herstel nodig is of als definitief herstel op dat moment niet mogelijk of te ingrijpend is. Later is dan alsnog het definitieve herstel nodig.

Het kan ook zijn dat bij infrastructuurelementen die hun einde levensduur naderen binnen kortere tijd, verschillende, storingen gaan optreden.

De conclusie dat bij een veilig spoorstelsel het niet mag gebeuren dat er binnen een maand twee reparaties plaatsvinden onderschrijf ik dan ook niet.

3. Wat is uw mening over de uitspraak van de voorzitter van de raad van bestuur van ProRail, de heer Klerk, dat er "te veel tijd verloren gaat tussen een melding en het moment dat een onderhoudsploeg aanwezig is"? Wat voor maatregelen gaat u treffen om dit te verbeteren?
3. Met Prorail zijn afspraken gemaakt over de functiehersteltijd van storingen. Het mag maximaal twee uur en vijftien minuten duren voordat een storing is opgelost. Deze tijden worden momenteel nagenoeg gerealiseerd. Er zijn op dit vlak nog een aantal verbeteracties gaande, waaronder op het vlak van aanrijdtijden van de onderhoudsploegen. De opmerking had, zo blijkt uit navraag bij de heer Klerk, betrekking op deze verbeteractie.
4. Kunt u aangeven welke maatregelen u genomen heeft om de spoorveiligheid te verbeteren sinds het verschijnen van het Roodboek "Onveiligheid spoort niet" van de FNV? Zijn deze maatregelen volgens u voldoende om de spoorwegen veiliger te maken? Kunt u uw antwoord toelichten?
4. De activiteiten van mijn ministerie zijn continue gericht op het verbeteren van de veiligheid. De verantwoordelijkheden van de diverse spoorpartijen zijn nu helder vastgelegd in een nieuwe spoorwegwet. Regelmatig vindt monitoring van de spoorwegveiligheid plaats. De Kamer heeft hierover recent een rapportage ontvangen. (Trendanalyse 2002)
5. In hoeverre deelt u de kritiek van de heer Berghuis van de FNV dat meldingen te lang blijven liggen, ProRail te bureaucratisch is en verantwoordelijkheden worden afgeschoven? Kunt u op elk van deze punten aangeven of u maatregelen gaat nemen om dit te verbeteren?
5. Meldingen blijven naar mij bekende informatie niet te lang liggen. Prorail heeft met betrokken aannemers afgesproken hoe storingen worden opgelost. Efficiëntie staat daarbij voorop en kritiek over bureaucratie kan ik niet plaatsen. Het proces rondom de meldingen is over het algemeen helder vastgelegd, en wordt goed nageleefd.

6. Wat is uw mening over de zorgen van de heer Heijer, docent veiligheidskunde aan de TU Delft, dat de aanneemcapaciteit voor het spooronderhoud onvoldoende is en veel bouwwerkers onvoldoende werkervaring hebben? Deelt u ook zijn conclusie dat de “veiligheid daar niet op de goede richting zit”? Bent u bereid maatregelen te nemen om dit te verbeteren? Zo ja, wat voor maatregelen gaat u nemen? Zo neen, waarom niet?

6. De heer Heijer stelt dat de veiligheid in de spoorwegbranche in de nabije toekomst wordt bedreigd door afnemende competenties. Dit probleem is onderkend en wordt structureel opgepakt door de betreffende organisaties. Mijn bijdrage aan deze problematiek is daarin gelegen dat ik meerjarenafspraken wil maken met Prorail. De beheersconcessie is daarvoor het instrument. Op basis van deze meerjarenafspraken wordt aan de aannemers zekerheid geboden over de omvang van de werkzaamheden. De branche kan zich daarmee voorbereiden op de toekomstige situatie, zoals aannemen van gekwalificeerd personeel en het aanvullend opleiden van personeel. Zo wordt de veiligheid voldoende gewaarborgd.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

mw drs M.H. Schultz van Haegen