

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2636

Vragen van het lid **Bashir** (SP) aan de minister van Infrastructuur en Milieu over *de potentieel onveilige spoorbrug over de Eefsche Beek* (ingezonden 9 mei 2012).

Antwoord van minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 29 mei 2012).

Vraag 1

Bent u ook ontzettend geschrokken van de onthullingen in het artikel «De brug zat los, de trein reed door»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat vindt u van het optreden van VolkerRail die de spoorbrug zonder goede verankering heeft vrijgegeven voor het treinverkeer? Is dit ook geen zaak voor de Inspectie Leefomgeving en Transport? Zo niet, waarom niet?

Antwoord 2

De veilige berijdbaarheid van het spoor mag nooit in het geding zijn. Het is aan ProRail, als verantwoordelijk opdrachtgever, een oordeel te geven over de kwaliteit van de door haar uitbestede werkzaamheden. In dit geval heeft ProRail na melding van adviesbureau Apcon geoordeeld dat de Eefsche spoorbrug niet veilig bereden kon worden na afloop van de werkzaamheden door VolkerRail. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) onderzoekt of de veilige berijdbaarheid inderdaad in het geding is geweest. Indien nodig, treedt de ILT handhavend op.

Vraag 3

Wat vindt u ervan dat spoorwegmonteurs aangeven dat in het artikel genoemde problemen zich bij alle onderaannemers voordoen?

Antwoord 3

De ILT is begin dit jaar een onderzoek gestart naar het assetmanagement en de bijbehorende onderhoudsfilosofie van ProRail, en de uitwerking daarvan op de veilige berijdbaarheid. Ik wacht de uitkomsten van het onderzoek dat

¹ «De brug zat los, de trein reed door», De Volkskrant, 5 mei 2012

deze zomer gereed is af. ProRail geeft aan het geschetste beeld in het artikel niet te herkennen.

Vraag 4

Deelt u de mening dat het spooronderhoud moet worden uitgevoerd door ervaren vakmensen? Zo ja, hoe komt het dat dit momenteel vaak niet zo is en op welke wijze gaat u er voor zorgen dat er in de toekomst alleen goed gekwalificeerd personeel in dienst wordt genomen?

Antwoord 4

Ja, ervaren en gekwalificeerd vakpersoneel is noodzakelijk voor een adequaat onderhoud van het spoor. ProRail stelt als opdrachtgever expliciete eisen aan de vakbekwaamheid van het onderhoudspersoneel. Door middel van audits en inspecties controleert ProRail of daaraan wordt voldaan. Ik beschik niet over gefundeerde gegevens dat onvoldoende vakpersoneel beschikbaar is.

Vraag 5

Vindt u het ook onacceptabel dat ProRail bij het aanbesteden van het onderhoudswerk blijkbaar meer kijkt naar de prijs dan de kwaliteit? Hoe gaat u er voor zorgen dat ProRail de kwaliteit weer voorop gaat stellen?

Antwoord 5

De veilige berijdbaarheid van de spoorinfrastructuur moet uitgangspunt zijn voor de uitvoering van het beheer en onderhoud, en dus ook in de afweging die ProRail maakt bij de uitbesteding van werkzaamheden. ProRail geeft aan dat alleen aantoonbaar vakbekwame aannemers met specifieke spooexpertise kunnen deelnemen aan aanbestedingen. De ILT beoordeelt de uitwerking van de uitbestedings- en onderhoudsfilosofie van ProRail op de veiligheidskwaliteit van de infrastructuur steekproefsgewijs in de praktijk.

Vraag 6

Vindt u het ook schokkend dat in «onderhoudsgebieden met aflopende contracten» – dus aan het eind van een onderhoudsconcessie – er blijkbaar nauwelijks nog preventief onderhoud wordt gepleegd? Wat gaat u hieraan doen? Wat voor maatregelen gaat u nemen om het spooronderhoud in het algemeen te verbeteren?

Antwoord 6

Zoals gemeld in mijn antwoord op vraag 3 is de ILT een onderzoek gestart naar het assetmanagement en de onderhoudsfilosofie van ProRail. Uit dit onderzoek zal blijken of aannemers voldoende gestimuleerd worden tot het investeren in oplossingen op een voldoende veiligheidsniveau, en in scholing en opleiding. Om het spooronderhoud te verbeteren, introduceert ProRail een nieuwe contractvorm waarin prestatie-eisen zijn gespecificeerd met betrekking tot de kwaliteit van de railinfrastructuur. Dit betreft onder meer eisen ten aanzien van duurzaamheid, waarmee de onderhoudsaannemer wordt aangezet tot het doen van preventief onderhoud.

Vraag 7

Wat vindt u ervan dat zowel ProRail als de aannemers aangeven zich niet in het door de monteurs geschetste beeld uit het artikel te erkennen? Zegt dit niet genoeg over de kloof tussen de top van deze bedrijven en de werkvloer?

Antwoord 7

Ik heb op dit moment geen aanleiding te veronderstellen dat het geschetste beeld algemeen geldig is.

Vraag 8

Bent u bereid om, onder de vleugels van de Inspectie Leefomgeving en Transport, een meldpunt te openen waar medewerkers die onvoldoende gehoord worden, potentieel gevaarlijke en onveilige situaties (anoniem) kunnen melden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Spoormedewerkers kunnen met hun meldingen over potentieel gevaarlijke en onveilige situaties al terecht bij de ILT. De ILT ontvangt deze (deels anonieme) meldingen van personeelsleden van ProRail, aannemers en spoorvervoerders. De meldingen komen telefonisch en via de website van de inspectie binnen bij het Meld- en Informatiecentrum van de ILT, maar ook via inspecteurs in het veld. Ook organisaties van werknemers, zoals vakbonden, geven (geanonimiseerde) informatie aan de ILT door. De mogelijkheden tot het (anoniem) melden, zijn daarmee voldoende aanwezig. De ILT betreft deze signalen bij haar handhaving en onderneemt indien noodzakelijk direct actie.

Vraag 9

Ziet u een oplossing om het onderhoud van het spoor weer in handen van ProRail te geven en te stoppen met de onderaannemers? Zo ja, hoe gaat u dat realiseren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Het spooronderhoud is nimmer feitelijk door ProRail zelf uitgevoerd. Net zoals dat bij Rijkswaterstaat het geval is, besteedt ProRail de werken uit aan aannemers, in dit geval spoor-aannemers. Ik zie vooralsnog geen reden het onderhoud door ProRail zelf te laten uitvoeren.