

Vergaderjaar 2012–2013

**29 984**

**Spoor: vervoer- en beheerplan**

**Nr. 377**

## **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 januari 2013

Hierbij bied ik u een viertal door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) opgestelde rapportages aan<sup>1</sup>. Het betreft rapportages die het karakter van thema-acties, een audit en een «quick scan» hebben. Directe aanleiding voor deze rapportages vormden signalen uit het rapport van de commissie Kuiken van 16 februari 2012 over PGO-contracten, signalen over overvolle treinen en een aantal ongevallen en incidenten op de hoofdspoorweg.

Met deze brief informeer ik u over de inhoud van deze rapporten.

Hieronder geef ik een korte samenvatting met beleidsreactie op de rapportages, respectievelijk:

1. «Quick-scan Beheer en onderhoud hoofdspoorweginfrastructuur ProRail»
2. Audit Tekeningenbeheer ProRail
3. Thema-actie Vakbekwaamheid en veiligheidscultuur treindienstleiders
4. Resultaten thema-actie Verkenning overvolle treinen

De volledige rapportages zijn bij deze brief gevoegd.

*Ad 1. Quick-scan Beheer en onderhoud hoofdspoorweginfrastructuur ProRail*

De ILT heeft in de maanden april en mei 2012 een Quick scan uitgevoerd naar de werking van de Prestatie Gericht Onderhoudscontracten (PGO-contracten). Aanleiding vormde onder andere het onderzoek van de commissie Kuiken waarin ook de PGO-contracten aan de orde kwamen. De Inspectie concludeerde dat PGO als basis kan dienen voor uitbesteding van kleinschalig onderhoud, mits dit op een andere wijze dan ten tijde van

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer

het onderzoek, wordt ingericht. De PGO-contracten hebben volgens de Inspectie tot effect dat er een formele en juridische relatie ontstaat tussen aannemers en opdrachtgever ProRail. Die houding staat het gezamenlijk optrekken met een gedeelde verantwoordelijkheid en goede samenwerking met de aannemers in de weg. De Inspectie beschouwt dit als een ongewenste situatie.

In mijn brief aan uw Kamer van 10 december 2012<sup>2</sup> ben ik ingegaan op de meer recente stand van zaken rondom de PGO-contracten.

De ILT heeft continu contact met de onder haar toezicht gestelden. Dit op basis van inspecties, onderzoek, quick scans en regulier contact. Rapporten die op het departement verschijnen, zijn dan al uitgebreid besproken tussen ILT en in dit geval ProRail. Als concessieverlener heb ik hierbij geen directe betrokkenheid. ProRail heeft bij het uitkomen van de quick-scan van de ILT aangegeven al stappen te hebben gezet om de kwaliteit van de PGO-contracten en de aansturing daarvan te verbeteren. Dat blijkt ook onder meer uit:

- Het feit dat ProRail de PGO-aanbesteding Eemland in april stil heeft gezet en opnieuw aanbesteedt omdat teveel op prijs en te weinig op kwaliteit was ingeschreven;
- Het convenant dat na het stilzetten van genoemde aanbesteding vervolgens is afgesloten met alle spooraannemers inzake toekomstige PGO-aanbestedingen;

ProRail is dus actief aan de slag met de aanbevelingen uit het rapport. Inmiddels heeft ProRail het initiatief genomen om samen met de spooraannemers een brede audit te laten uitvoeren naar verdere verbeteringen in de PGO-contracten. Gedurende die periode worden geen nieuwe PGO-aanbestedingen gedaan.

De Inspectie gaat vervolgonderzoek doen en nadere inspecties uitvoeren. De resultaten zijn naar verwachting in het najaar van 2013 bekend. Conform de aanbeveling van de commissie Kuiken ga ik ook zelf in 2015 de effecten van PGO-contracten op kwaliteit, kosten en doelmatigheid beoordelen.

In de brief van 10 december heb ik u de actuele stand van zaken gemeld omtrent de PGO-contracten. Ik heb daarbij de quick scan van de ILT niet genoemd omdat de gewenste maatregelen van de ILT ter verbetering van de PGO-contracten reeds door ProRail in gang waren gezet. Hierdoor was het beeld dat in de quick scan werd geschetst reeds achterhaald. Voor uw informatiepositie was het wellicht beter geweest dit wel te doen.

#### *Ad 2. Audit Tekeningenbeheer ProRail: Hoe borgt ProRail dat de veiligheidsgerelateerde tekeningen actueel zijn?*

Op 25 juli 2010 botste een werktrein te Stavoren met hoge snelheid tegen een stootjuk. Eén van de bevindingen uit het onderzoek van ILT was dat een Bedieningvoorschrift Seinwezeninstallaties-tekening niet overeenkwam met de actuele situatie buiten. Naar aanleiding van dit voorval en andere (recentere) incidenten heeft de Inspectie Leefomgeving en Transport besloten een audit Tekeningenbeheer ProRail uit te voeren.

De kernvraag hierbij is hoe ProRail als verantwoordelijk beheerder van de spoorweginfrastructuur het beheer van tekeningen heeft georganiseerd en de actualiteit heeft geborgd, daarmee uitvoering gevend aan haar

---

<sup>2</sup> Kamerstuk 29 984, nr. 336

zorgplicht. Bij deze audit is vooral de focus gelegd op spoorwegveiligheidsgerelateerde tekeningen.

Op basis van de audit uitkomsten is de eindconclusie van de Inspectie dat hoewel ProRail procedureel de aanmaak en het beheer van de tekeningen goed geregeld heeft, dit systeem in de praktijk niet goed genoeg werkt. Daardoor is het tekeningenbestand voor haar infrastructuur niet volledig up-to-date, waardoor veiligheidsrisico's kunnen ontstaan. Een inhaalslag is wenselijk. ProRail onderschrijft dit en is daarmee aan de slag gegaan.

ProRail is gestart alle tekeningen te controleren en zo nodig te corrigeren. In dat kader acht ik het van belang dat de Inspectie de komende tijd blijft monitoren in hoeverre ProRail «in control» is bij wijzigingen in de spoorweginfrastructuur en de daarbij behorende uitwerking op de tekeningen. Naar verwachting wordt dit onderzoek van de ILT in het najaar van 2013 opgeleverd.

### *Ad 3. Thema-actie Vakbekwaamheid en veiligheidscultuur treindienstleiders*

Deze thema-actie is door de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) uitgevoerd om vast te kunnen stellen of ProRail haar veiligheidszorgsysteem heeft ingericht in overeenstemming met de regels uit de Beheerconcessie. Er is getoetst of er programma's voor opleiding en vakbekwaamheid van treindienstleiders zijn en of er interne controles worden uitgevoerd.

De Inspectie komt tot de conclusie dat binnen ProRail Verkeersleiding veel stappen worden gezet om de door haarzelf en de ILT in het verleden ontdekte problemen rond gespreksdiscipline, opleiding en veiligheidskritisch handelen te verbeteren.

Aan de hand van de documenten die ProRail gebruikt en de gesprekken met management en treindienstleiders komt de ILT tot de conclusie dat ProRail deze regels naleeft. De programma's zijn er en de controles worden uitgevoerd. Ook is er een nieuwe campagne voor gespreksdiscipline gestart.

Aan de andere kant merkt de Inspectie, ook bij recente incidenten op dat bijvoorbeeld de interne regels voor gespreksdiscipline niet altijd correct worden toegepast. Dat moet uiteraard veranderen. Met andere woorden: de inspanning van het management om het veiligheidszorgsysteem op orde te brengen is aanwezig. Dit moet de komende tijd echter wel worden omgezet in resultaat.

Om te controleren of de inspanningen resultaat hebben voert de Inspectie begin 2013 een vervolgininspectie uit. De resultaten zijn naar verwachting in het najaar van 2013 bekend.

### *Ad 4. Resultaten thema-actie Verkenning overvolle treinen*

ILT ontving begin 2012 signalen uit uiteenlopende bronnen over overvolle treinen. Aanleiding waren met name klachten van reizigers, personeel en vakbonden. Als toezichthouder voor de naleving van de EU verordening voor de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, heeft de Inspectie een thema-actie naar overvolle treinen uitgevoerd. De Inspectie is vooral nagegaan of spoorvervoerders er genoeg aan doen om overvolle treinen te voorkomen en ervoor zorgen dat er geen nadelige gevolgen voor de gezondheid en veiligheid ontstaan.

ILT constateert dat de vervoerders goed op de hoogte zijn welke treinen op welk moment overvol zijn en dat ook concessieverleners daarop toezien.

De ILT concludeert dat vervoerders, mede in verband met overvolle treinen maatregelen treffen om de persoonlijke veiligheid van reizigers te waarborgen en daarmee voldoen aan artikel 26 van de Reizigersverordening<sup>3</sup>.

De Inspectie constateert twee verbeterpunten:

- Op de eerste plaats kunnen reizigersvervoerders zelf meer actie ondernemen dan ze nu doen om ervoor te zorgen dat de reizigers zich beter verdelen over de trein. Een trein is soms in het ene deel overvol, terwijl in het andere deel van de trein voldoende zitplaatsen vrij zijn. Vervoerders wijzen er op dat reizigers zich beter kunnen verdelen over de trein.
- Daarnaast heeft de Inspectie geconstateerd dat niet alle treinen zijn voorzien van (voldoende) voorzieningen voor reizigers om zich vast te kunnen houden, voor het geval ze moeten staan. Dat levert mogelijk risico's op. De ILT heeft de vervoerders gevraagd te reageren op genoemde verbeterpunten en aan te geven welke actie zij naar aanleiding hiervan ondernemen.

#### *Tenslotte*

De spoorsector is uiteraard op de hoogte van de inhoud van de rapportages. Naar aanleiding van de inhoud van deze rapportages treft de sector verbetermaatregelen. De verbeterpunten die ILT in de rapportages noemt, zijn inmiddels door de sector opgepakt. De vervolgacties die ILT heeft aangekondigd en uit het reguliere toezicht, zouden dit moeten bevestigen.

Ik zal u informeren over de resultaten van de door ILT geplande vervolgacties.

De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld

---

<sup>3</sup> EU-Verordening Nr. 1371/2007 d.d. 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.