

Vergaderjaar 2008–2009

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 82

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 april 2009

Hierbij doe ik u toekomen het rapport «Onderzoek opleiding en wegbe-
kendheid van machinisten» van de Inspectie Verkeer en Waterstaat¹. In het
Algemeen Overleg op 23 januari 2008 (Kamerstuk 22 026/29 893, nr. 278)
over de veiligheid van het railvervoer heb ik uw Kamer toegezegd de
rapportage van het op dat moment reeds geïnitieerde onderzoek toe te
zenden.

De achtergrond van de toezegging is de door de Kamer uitgesproken zorg
dat een deel van de passages van stoptonende seinen (STS-passages)
mogelijk wordt veroorzaakt door een «onvoldoende alerte» houding bij de
vervoerders, verschillen in opleidingseisen voor machinisten tussen
reiziger- en goederenvervoerders en personeeltekorten bij de vervoerders.
Tijdens het onderzoek bleek uitbreiding van het onderzoeksterrein wense-
lijk. Hierdoor heeft het gereedkomen van het onderzoek langer geduurd
dan verwacht.

De resultaten van het onderzoek luiden:

- de opleiding en beoordeling van machinisten voldoen aan de bestaan-
de regelgeving;
- de voorschriftenkennis en de rijvaardigheid van nieuwe machinisten
voldoen aan de bestaande regelgeving en waren geen aanleiding voor
de incidenten;
- er zijn verbeteringen mogelijk bij de werving, opleiding en beoordeling
van nieuwe machinisten.

De verbeteringsmogelijkheden hebben onder meer betrekking op:

- de samenwerking tussen de bij werving en opleiding van nieuwe
machinisten betrokken organisaties;
- het in de opleiding meer aandacht geven aan procesinzicht, professio-
nele attitude en werkstijl, het beter op elkaar afstemmen van de
theorie- en praktijkopleiding en het meer aandacht besteden aan lokale
situaties en procedures (wegbekendheid);
- het beter aansturen van de praktijkinstructie.

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informa-
tiepunt Tweede Kamer.

De conclusie van de Inspectie is dat niet de duur van de praktijkopleiding, maar de kwaliteit van de praktijkopleiding een bepalende factor is voor de goede opleiding en vorming van een nieuwe machinist. De spoorwegondernemingen en andere betrokkenen delen de conclusies en aanbevelingen van de Inspectie.

Ik zal de uitkomsten en verbeteringsmogelijkheden van het onderzoek integraal meenemen bij de implementatie van de Machinisten-Richtlijn¹. Begin 2009 is mijn departement gestart met het overleg met spoorwegondernemingen en andere betrokkenen over de implementatie hiervan. De Richtlijn bevat naast bepalingen voor de opleiding van machinisten, onder meer de opdracht om een stelsel voor de certificering van opleiders, opleidingsinstituten en examinatoren in te richten. De Richtlijn biedt een aanmerkelijke vrijheid om hier nationale keuzes te maken. Met betrokkenen wordt nu de mogelijkheid besproken om te komen tot het oprichten van een onafhankelijk branche-instituut dat kan fungeren als expertisecentrum op het gebied van de bekwaamheid van het spoorwegpersoneel. Dit zou bestaande activiteiten op het gebied van uitwerking van regelgeving en vakmanschap en van beoordeling van kennis en vaardigheid bij elkaar kunnen brengen, samen met een aantal uitvoeringstaken van de Richtlijn.

Gelet op het tijdschema voor deze implementatie moet genoemd overleg dit najaar tot uitkomsten leiden, waarna vanaf januari 2010 begonnen kan worden met de inrichting van organisaties en processen.

Naast de mogelijkheden die de implementatie van de richtlijn biedt voor het doorvoeren van verbeteringen, spreekt de Inspectie de individuele organisaties binnen de spoorbranche zelf aan op het leggen van een sterkere relatie tussen de theorie-opleiding en de praktijkinstructie van nieuwe machinisten. Dit zal gebeuren in het kader van de beoordeling van het veiligheidszorgsysteem van de spoorwegonderneming. De nu op gang komende invoering van rijsimulatoren bij de opleiding biedt nieuwe mogelijkheden om de opleidingskwaliteit te verzekeren. De Inspectie zal dit nauwgezet volgen en stimuleren.

De methodiek en hulpmiddelen voor het verkrijgen en beheersen van wegbekendheid zijn onderwerp van een eigen onderzoek binnen de spoorwegbranche. Deze passen binnen de beschreven ontwikkelingen.

Ik constateer dat alle nu lopende ontwikkelingen tezamen een aanmerkelijke verandering in de omgang met de opleiding en vakbekwaamheid van machinisten betekenen. De reacties van betrokken organisaties duiden op een breed draagvlak en op een gezamenlijke wens om deze veranderingen binnen een beperkte periode te realiseren. Een concreet tijdpad zal in samenspraak met de betrokken partijen worden uitgewerkt. Bij de uitwerking van de lagere regelgeving ter implementatie van de Machinisten-Richtlijn kan worden bericht over de voortgang van deze ontwikkelingen.

De aanleiding voor het onderzoek werd, zoals ik al aangaf, gevormd door het aantal stoptonend-sein-passages en hun vermoede oorzaken. Deze STS-passages zijn het onderwerp van jaarlijkse rapportages door de Inspectie, in de Trend-analyse Spoorwegveiligheid en de Stoptonend-Sein-Analyse. De Inspectie zal het effect van de veranderingen in de machinistenopleiding hierop binnen het reeds bestaande rapportageproces monitoren.

De minister van Verkeer en Waterstaat,
C. M. P. S. Eurlings

¹ Richtlijn 2097/59/EG van 23 oktober 2007, inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen.