

Vergaderjaar 2014–2015

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 534

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 6 oktober 2014

Hierbij zend ik u, zoals aangekondigd in mijn brief van 18 maart 2014¹ en toegezegd in het algemeen overleg spooronderhoud en spoorveiligheid op 22 april 2014 (Kamerstuk 29 893, nr. 169), de rapporten van de Inspectie voor Leefomgeving en Transport (ILT) en TNO naar de gang van zaken bij de buitengebruikname van wissels en sporen bij Den Haag en Rotterdam op 19 februari 2014². Zoals bekend heeft deze grote onttrekking van de spoorinfrastructuur midden in de avondspits grote impact gehad voor de reizigers. Gezien deze impact heeft de ILT onderzocht hoe het treinverkeer op 19 februari zo ernstig ontregeld kon raken. Daarbij is zowel gekeken naar de technische staat van de betreffende infrastructuur als het op 19 februari binnen ProRail gevolgde proces. Daarnaast hebben de directies van ProRail en de betrokken aannemer BAM Rail opdracht gegeven aan TNO om objectief en kritisch te onderzoeken wat de oorzaken zijn geweest van de situatie op 19 februari en welke lessen getrokken kunnen worden om herhaling te voorkomen.

Conclusies ILT en TNO

Beide rapporten concluderen dat het buiten gebruik nemen van sporen en wissels in de avondspits op 19 februari jl. niet nodig was om de veiligheid van het treinverkeer te waarborgen. Er was op geen enkel moment sprake van een acuut gevaarlijke situatie die om direct ingrijpen vroeg. Beide rapporten concluderen ook dat op 19 februari de binnen ProRail gebruikelijke procedures om een buitendienststelling beheerst te laten verlopen niet zijn gevolgd. Dat heeft geleid tot onduidelijkheid bij het uitvoerend personeel met een slechte beheersing van het buiten gebruik nemen van de sporen en onnodig veel hinder voor de reiziger tot gevolg. Dit geldt in het bijzonder voor de situatie in Den Haag. De buitendienststelling rond

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 471

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Rotterdam Centraal is wel beheerst verlopen met minder hinder voor de reiziger.

De ILT ziet in hetgeen op en rond 19 februari jl. is gebeurd een bevestiging van de eerder in haar rapport over prestatiegericht onderhoud³ geconstateerde bevinding, dat ProRail op onvoldoende beheerste wijze afwijkt van de eigen onderhoudsnormen. Ook TNO wijst op de onduidelijkheid binnen ProRail over te hanteren normen als één van de hoofdoorzaken van hetgeen op 19 februari misging.

Reactie ProRail

ProRail heeft mij laten weten de conclusies van beide rapporten te onderschrijven en de aanbevelingen ter harte te nemen. Zij betreurt zeer dat door de gang van zaken op 19 februari veel reizigers onnodig veel overlast ervaren hebben.

De belangrijkste acties die ProRail neemt zijn:

- Het intensiever trainen van medewerkers op het correct navolgen van procedures voor het buiten dienst nemen van infrastructuur teneinde de noodzakelijke goede communicatie tussen bedrijfsonderdelen en met vervoerders te borgen.
- Het vaststellen van een eenduidige set veiligheidswaarden, die altijd van toepassing zijn op de railinfrastructuur en waarvan bij overschrijding altijd moet worden ingegrepen.
- Het verhelderen van de procedure (waaronder de rol van zogenaamde *expert judgement*) bij het afwijken van onderhoudsnormen, inclusief de te nemen beheersmaatregelen en het trainen van inspecteurs in het toepassen van deze procedure.

De ILT en TNO doen daarnaast beiden aanbevelingen op het gebied van rolvastheid, afstemming, communicatie en escalatie binnen (verschillende afdelingen van) ProRail. ProRail is er met TNO van overtuigd dat, indien de juiste procedures en routines gevolgd waren, er op 19 februari ook in Den Haag sprake zou zijn geweest van een beheerste buitendienststelling zonder ingrijpende gevolgen voor het reizigersverkeer. ProRail heeft mij laten weten nog strakker te sturen op de naleving van procedures en interne communicatie binnen ProRail en met het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR). Onderdeel hiervan zijn interne evaluaties, trainingen en simulaties. Dit moet ertoe leiden dat medewerkers een duidelijkere rol en taakverdeling hebben en zich daardoor beter aan procedures houden. Deze acties zijn reeds gestart. De vaststelling van de aangescherpte set veiligheidswaarden en de implementatie daarvan in de organisatie is conform afspraken met de ILT begin 2014 gestart en is eind 2015 operationeel.

Beleidsreactie

De bevindingen van de ILT en TNO over het hanteren van onderhoudsnormen sluiten aan bij het ILT onderzoek naar het prestatiegericht spooronderhoud (PGO) dat ik op 21 februari 2014⁴ aan uw Kamer heb aangeboden.

Ik deel de conclusie van ProRail dat er nog intensiever moet worden getraind op het te allen tijde vasthouden aan procedures en communicatieroutine om tijdens de treindienst op een beheersbare wijze infrastructuur buiten dienst te nemen. Afwijking van procedures tijdens de

³ Kamerstuk 29 984, nr. 466

⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 466

treindienst heeft op ons drukbezette spoor een potentieel grote, onwenselijke impact.

Ik zie in de gebeurtenissen op 19 februari tevens een bevestiging van de conclusie van de ILT dat ProRail ter beheersing van de veiligheid eenduidigere en beter hanteerbare afkeurnormen moet hanteren voor het spooronderhoud, en het proces waarbij zij afwijkt van haar onderhoudsnormen moet verbeteren.

Ik heb u in mijn brief van 28 mei 2014⁵ bij het ILT rapport naar de fysieke kwaliteit van de railinfrastructuur nader geïnformeerd over mijn aanpak en de acties van ProRail. Aansluitend hierop worden met de nu door ProRail genomen maatregelen goede acties in gang gezet om te komen tot structurele verbeteringen die ik noodzakelijk vind en van groot belang voor de reiziger.

Via het verbeterprogramma prestatiegericht onderhoud (PGO), dat is opgenomen in de nieuwe beheerconcessie, zie ik toe op de voortgang van deze en andere verbeteringen in het beheer van het spooronderhoud door ProRail.

Ook de ILT ziet toe op de acties door ProRail, zij controleert dit najaar de voortgang van de door ProRail genomen acties.

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

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 486