

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

**988**

Vragen van de leden **Mastwijk** (CDA) en **Cramer** (ChristenUnie) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *het spoorongeval bij Den Bosch*. (Ingezonden 10 november 2009)

1 Kent u het bericht «Ruim 500 passagiers uren vast in trein»?<sup>1</sup> Hebt u kennisgenomen van de uitzending van het NOS-journaal op maandag 2 november?

2 Op welke manier borgt u – afgezien van de bevindingen van de Arbeidsinspectie en de eventueel te nemen maatregelen die deze instantie gaat bepleiten – dat bij werkzaamheden aan en rond het spoor de betrokken instanties ProRail en eventueel de NS in het verkeer met de uitvoerende bedrijven voldoende aandacht besteden aan de veiligheid?

3 Is de toegenomen bedrijvigheid rond het spoor, als gevolg van het programma Hoogfrequent Spoor en de arbeidsbevorderende maatregelen in het kader van het bestrijden van de economische crisis, voor u aanleiding om aanvullende voorwaarden te stellen inzake de veiligheid van werken aan en om het spoor?

4 Kunt u garanderen dat – nu er discussie is tussen ProRail en uitvoerende bedrijven over de

aanbesteding van werken – aan de veiligheid, in overleg met de bonden, voldoende aandacht wordt besteed?

5 Zijn er voorschriften waaraan moet worden voldaan ingeval een of meer treinen als gevolg van een calamiteit stil komen te staan, als het gaat om de duur van het oponthoud, voorschriften omtrent temperatuur in de trein en het ervoor zorgen dat passagiers worden voorzien van bijvoorbeeld water en voedsel? Wat zegt het Reizigershandvest NS over dit soort incidenten? Indien dergelijke voorschriften bestaan; werd daaraan voldaan? Zo nee, waarom niet?

6 Kunt u aangeven op welke wijze met de betrokken reizigers en de buitenwereld over de omstandigheden in de trein en mogelijke oplossingen is gecommuniceerd en kan deze wijze van communiceren uw goedkeuring wegdragen?

<sup>1</sup> De Telegraaf, 2 november 2009.

**Antwoord**

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 15 december 2009)

1 Ja.

2 ProRail is als beheerder, werkgever en opdrachtgever de primair verantwoordelijke organisatie voor de

veiligheid bij het werken aan en rond het spoor. ProRail beschikt over een Veiligheid Management Systeem (VMS) conform de vereisten van de Europese Veiligheidsrichtlijn 2004/49/EC. Het VMS omvat alle processen en procedures die betrekking hebben op arbeids- en systeemveiligheid. De Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) heeft dit systeem beoordeeld. Op grond daarvan heb ik op 24 april 2008 voor de maximale termijn van 3 jaar een veiligheidsvergunning afgegeven. De belangrijkste procedure met betrekking tot arbeidsveiligheid voor het werken aan het spoor is het Normenkader Veilig Werken, een uitwerking van de doelbepaling van de Arbeidsomstandighedenwet inzake een veilige inrichting van de arbeidsplaats. ProRail ziet er bij de aanbesteding en uitvoering van werkzaamheden op toe dat de aannemers en alle werkenden voldoen aan dit normenkader. De IVW en de Arbeidsinspectie zien hier op toe door in onderlinge samenwerking steekproefsgewijze inspecties uit te voeren en door handhavend optreden. De NS heeft hierin geen rol.

3 Nee. De voorgeschreven veiligheidsmaatregelen zijn randvoorwaarden voor het werken aan en om het spoor. Een eventueel toenemende bedrijvigheid rond het spoor doet daar niets aan af. Uitgangspunt is en blijft: je werkt veilig of je werkt niet, dus

aanvullende voorwaarden zijn niet nodig.

4

De recente discussie over de aanbesteding van werken is gevoerd tussen ProRail en de spoorbouwsector. Zowel ProRail als de spoorbouwsector hebben (arbeids)veiligheid hoog in het vaandel staan. Aan de veiligheid wordt dan ook voldoende aandacht geschonken, zie ook mijn antwoord op vraag 3.

5

Er zijn voorschriften waaraan moet worden voldaan ingeval van een calamiteit. In het «Calamiteitenhandboek NS Reizigers», dat de interne calamiteitenorganisatie van NS beschrijft, wordt onder meer gesteld dat NS Reizigers ervoor zorgt dat reizigers die naar verwachting langer dan 2 uur in een gestrande trein moeten zitten, geëvacueerd worden. Na het incident bij Den Bosch op 2 november jl. zijn de reizigers niet geëvacueerd omdat het treinpersoneel de evacuatie-route onveilig achtte. Paragraaf 6 van het Reizigershandvest NS Reizigers (juli 2005)<sup>1</sup> vermeldt dat NS goede informatie en alternatieve reismogelijkheden verstrekt bij ontregelingen, en dat NS zich te allen tijde inspannt om de reiziger op tijd en comfortabel naar zijn bestemming te brengen. Sein of wisselstoringen, werkzaamheden aan het spoor, defecte treinen en bijzondere weersomstandigheden kunnen het treinverkeer belemmeren. In zulke gevallen zorgt NS voor goede informatie aan de reizigers, geeft waar mogelijk omreisadviezen en zet zonnodig bussen in. Het Reizigershandvest van NS schrijft voor dat er na 90 minuten drinken moet worden verstrekt en na 180 minuten eten. De verwerking van het incident op 2 november jl. heeft veel langer geduurd dan aanvankelijk werd ingeschat. Dit werd veroorzaakt door later optredende, onvoorziene problemen. Nadat de bovenleidingspanning weer was geactiveerd, waarna de treinreis normaal gesproken kon worden voortgezet, bleek een treinstel defect. Dit heeft voor extra oponthoud

gezorgd. Bij aankomst in Den Bosch heeft NS de reizigers opgevangen.

6

NS-Reizigers heeft mij bericht dat het treinpersoneel continu de betrokken reizigers via de boordroep van informatie heeft voorzien. De NS heeft de treinreizigers op de stations via mededelingen over de stremming geïnformeerd. De NS heeft via teletekst de buitenwereld geïnformeerd. De dag na het voorval hebben de treinreizigers desgevraagd te kennen gegeven tevreden te zijn geweest over de verstrekte informatie en communicatie over het voorval. Mij hebben geen signalen bereikt dat op onvoldoende wijze is gecommuniceerd.

---

<sup>1</sup> Het Reizigershandvest maakt voor reizigers inzichtelijk welke kwaliteitseisen NS nastreeft en welke service NS verleent.