

Vergaderjaar 2011–2012

22 026

Nederlands deel van een hogesnelheidsspoorverbinding Amsterdam–Brussel–Parijs en Utrecht–Arnhem–Duitse grens

Nr. 363

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 24 mei 2012

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft mij op 29 maart 2012 verzocht om een reactie op twee brieven die zij heeft ontvangen. Dit betreft een brief van personeel van Keyrail van 13 maart 2012 en een brief van FNV Spoor met een reactie daarop van 20 maart 2012 over de verlening van de concessie voor de Betuweroute en het Goederenloket 2013.

In mijn brief van 2 april 2012¹ heb ik aangekondigd aan het verzoek van uw commissie te voldoen, nadat het in die brief aangekondigde gesprek met Keyrail en ProRail heeft plaatsgevonden. Dit gesprek heeft inmiddels plaatsgevonden.

Hierbij ontvangt u mijn reactie op dit verzoek, waarbij ik eerst inga op de twee genoemde brieven en vervolgens kort stil sta bij het gesprek dat inmiddels met Keyrail en ProRail heeft plaatsgevonden.

Brieven personeel Keyrail en FNV Spoor

FNV Spoor schreef haar brief van 7 maart 2012 mede namens een deel van het ProRail-personeel dat is gedetacheerd bij Keyrail en werkzaam is op de verkeersleidingspost Kijfhoek. Het personeel in dienst van Keyrail zelf, dat niet werkzaam is op de post, heeft in zijn brief aan FNV Spoor laten weten zich niet te herkennen in het geschetste beeld en zich niet gehoord te voelen. FNV Spoor heeft in haar reactie hierop aangegeven dat de brief inderdaad enkel berust op de ervaringen van het postpersoneel. Deze briefwisseling en het eventuele vervoltraject zijn in mijn ogen een zaak tussen het personeel van Keyrail en FNV Spoor.

Ik constateer dat FNV, ProRail en Keyrail de gebruikelijke overleggen over de werkwijze en het personeel op de verkeersleiderspost gewoon doorzetten. Dat vind ik van beide partijen een constructieve houding.

¹ Kamerstuk 22 026, nr. 359.

Gesprek met Keyrail en ProRail

In het gesprek dat met Keyrail en ProRail is gevoerd, benadrukten beide infrabeheerders dat het personeel op de verkeersleidingspost tevreden is over de huidige situatie die is ontstaan uit specifieke werkafspraken tussen ProRail en Keyrail. U hebt hierover al gelezen in mijn reactie aan FNV Spoor waarvan u een afschrift hebt ontvangen¹. Ook FNV Spoor laat zich in haar brief van 7 maart positief uit over de huidige situatie.

De zorgen van het postpersoneel over hun toekomstige situatie (als de huidige exploitatieopdracht aan Keyrail is afgelopen) zijn echter niet weggenomen. Dat is vanuit hun oogpunt begrijpelijk, aangezien zij duidelijkheid wensen over de nieuwe opdracht aan Keyrail. Die duidelijkheid is er nog niet, omdat dit een zorgvuldig proces vergt. Ik heb FNV Spoor toegezegd bij de totstandkoming van de opdracht aandacht te geven aan de personele situatie. In welke vorm dat mogelijk is, bespreek ik nog met FNV Spoor.

Uit het gesprek met ProRail en Keyrail concludeer ik dat specifieke actie op het vlak van veiligheid naar aanleiding van de brief van FNV Spoor niet nodig is. ProRail, in haar rol als verantwoordelijk concessiehouder, en Keyrail verzekeren mij dat de veiligheid niet in het geding is (geweest). Beide zijn tevreden over de nieuwe werkafspraken. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft tot nu toe ook geen aanleiding om te veronderstellen dat de veiligheidsprestatie van Keyrail is zoals FNV Spoor schetst in haar brief. Ik heb u dit ook geschreven in antwoord op vragen van enkele leden van uw commissie².

Ik heb beide infrabeheerders nogmaals expliciet op het hart gedrukt dat de nieuwe opdracht aan Keyrail moet voorzien in een aantoonbare borging van de veiligheid, onder meer door zo beperkt mogelijke interfaces tussen ProRail en Keyrail.

De minister van Infrastructuur en Milieu,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus

¹ Bijlage bij Kamerstuk 22 026, nr. 359.

² Zie ook mijn antwoord op de vragen van de leden Elissen en De Jong; Aanhangsel Handelingen II 2011/12, nr. 2617.