

Datum 7 september 2010
Onderwerp Rapport Muiderpoort

Geachte heer Van Vollenhoven,

Op 23 maart 2010 heeft u het rapport gepubliceerd over de oorzaak van de ontsporing van de goederentrein bij het station Amsterdam-Muiderpoort d.d. 22 november 2008. In dit rapport doet u de volgende aanbevelingen:

a) *Spreek de spoorbedrijven, conform de Spoorwegwet, aan op hun afzonderlijke en gemeenschappelijke verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het spoorverkeer. Zorg daartoe voor doelgericht toezicht en stringente handhaving van hun veiligheidszorgplicht; verlang daarbij van de spoorbedrijven dat zij aantonen dat de veiligheidsrisico's tot ALARP-niveau zijn teruggedrongen.*

b) *Bewerkstellig afdoende beheersing van het ontsporingrisico bij goederentreinen door:*

- *te zorgen voor regie bij het overleg en de besluitvorming over het gebruik van de beheersmaatregelen;*
- *het opleggen van concrete doelstellingen voor de reductie van het ontsporingrisico.*

Uw aanbevelingen zijn verwerkt in concrete acties en verankerd in de Derde Kadernota Railveiligheid. Deze Kadernota ("Veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven met spoor") is door de minister van Verkeer en Waterstaat bij brief van 28 juni aan de Tweede Kamer gezonden (Tweede Kamer, vergaderjaar 2009-2010, 29893, nr.106). De nota is er op gericht het huidige veiligheidsniveau duurzaam te bestendigen door te streven naar permanente verbetering van de veiligheid van het railvervoer. Voortgang en doelbereik worden gemonitord en geborgd op verschillende niveaus.

Als het gaat om materieelveiligheid zijn de verantwoordelijkheden van spoorwegondernemingen geborgd in de spoorwetgeving en concessieverleningen. De verankering van veiligheid binnen spoorwegondernemingen wordt getoetst door de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), bijvoorbeeld bij het verstrekken van het veiligheidsattest (waarbij het veiligheidsmanagement -systeem (VMS) wordt getoetst). Daarnaast is het meerjarenplan van de IVW gebaseerd op een analyse van de veiligheidsrisico's.

Om efficiënter en effectiever te kunnen opereren zet de IVW in op verminderde toezichtlast voor goed nalevende bedrijven door met hen convenanten te sluiten en intensiever toezicht te houden op de slechter nalevende bedrijven. Bestuursrechtelijke interventies zullen nu dan ook sneller gepleegd worden richting de beheerder en goederenvervoerders indien eigen veiligheidsregels (zie p. 24 meerjarenplan IVW¹), materieel of vertrekprocedure niet juist blijken te zijn.

Naast de hiervoor genoemde regelgeving is van belang dat de betrokken partijen een eigen verantwoordelijkheid hebben en nemen. Van partijen wordt verwacht dat ze in het kader van goed huisvaderschap invulling geven aan de

¹ [http://www.ivw.nl/Images/MJP2010-2014%20\(def\)_tcm247-278368.pdf](http://www.ivw.nl/Images/MJP2010-2014%20(def)_tcm247-278368.pdf)

veiligheidsvraagstukken in de spoorsector, zoals die ook in de Derde Kadernota Railveiligheid worden benoemd. Bij kwesties die zich afspelen op het raakvlak van de infrastructuur en het vervoer moet worden samengewerkt. De verantwoordelijkheid voor de samenwerking is geborgd in de veiligheidsrichtlijn en in de veiligheidsmanagementsystemen van de infrabeheerder en van de spoorwegondernemingen. Zoals het kabinet naar aanleiding van het eindrapport van evaluatie van de spoorwetgeving heeft aangegeven, krijgt dit vorm door middel van concrete afspraken en instrumenten zoals het Integraal Veiligheidsplan. De IVW zal nog dit jaar, op basis van de resultaten van onderzoeken uit het recente verleden, voor de belangrijkste actuele spoorwegveiligheidsonderwerpen de bedrijven vragen expliciete ALARP-afwegingen op te stellen. Deze zullen onderdeel gaan uitmaken van de veiligheidsmanagementsystemen van de spoorbedrijven en in het kader van de vergunningverlening door de IVW worden beoordeeld.

Een ander voorbeeld is het nog te sluiten convenant tussen Rijk, vervoerders en verladers als het gaat om externe veiligheid. Platforms waar medewerkers van diverse partijen, waaronder spoorwegondernemingen elkaar treffen – zoals het Overleg Veiligheid Spoorwegondernemingen (OVS) – en organisaties waarin de spoorwegondernemingen samenwerken – zoals RailAlert en een mogelijk op te richten branche-instituut dat kan fungeren als railexpertisecentrum – kunnen een belangrijke rol spelen bij de monitoring van de resultaten en de doorvertaling ervan naar de samenwerkende spoorwegondernemingen. Thans worden de mogelijkheden verkend om het OVS in te bedden in een meer formele organisatiestructuur.

Verder levert de IVW jaarlijks een trendrapportage op, om zo periodiek zicht te krijgen op de voortgang van de beoogde doelen en activiteiten in de Derde Kadernota. Daarin geeft de IVW ook een analyse van de achtergronden inzake het doelbereik. Via die weg wordt bijgehouden of de gewenste prestaties al dan niet zijn bereikt en of bijsturing daarvan noodzakelijk is. De minister van Verkeer en Waterstaat rapporteert op grond van de trendrapportage over de voortgang aan de Tweede Kamer.

Tenslotte verwijs ik u naar het initiatief van begin 2010 van de spoorgoederenvervoerders en ProRail tot het opstellen van een integrale veiligheidsagenda met als doel het aantal ernstige voorvallen verder terug te brengen en of de impact van dergelijke voorvallen te reduceren. In de eerste opzet zijn vijf punten geselecteerd welke gezamenlijk op korte termijn worden opgepakt om de veiligheid van het spoorstelsel verder te verbeteren. Het gaat dan om routing, implementatie van ATB Verbeterde versie in infrastructuur en materieel, detectiesystemen, materieel en personeel. Het doel van de veiligheidsagenda is deze na de behandeling en afronding van de hiervoor genoemde vijf belangrijke punten voort te zetten met steeds weer aanvullende punten die hun oorsprong vinden in de praktijk. De veiligheidsagenda is een vast onderdeel van gesprek tussen het management van ProRail en de goederenvervoerders waardoor er continue verbetering van de veiligheid geborgd kan worden. De IVW zal dit monitoren.

Ik vertrouw erop u met deze informatie van dienst te zijn geweest.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
DE INSPECTEUR-GENERAAL VERKEER EN WATERSTAAT,

mr. J. T.