



NS Directie

Postbus 2025, 3500 HA Utrecht

Aangetekend met ontvangstbevestiging, vertrouwelijk

Minister van Verkeer en Waterstaat

Postbus 20901

2500 EX Den Haag

Hoofdgebouw IV

Laan van Furtenburg 100

Postbus 2025

3500 HA Utrecht

Nederland

www.ns.nl

**Datum** 22 juli 2008  
**Ons kenmerk** Dir/AV/2008/434  
**Onderwerp** Reactie op aanbeveling inzake rapport "Ontsporing  
Amsterdam Centraal 15 augustus 2005"

**Telefoon**  
**Telefax** 030 – 235 7745  
**E-mail**  
**Behandeld door**

Zeer geachte

Op 20 december 2007 publiceerde de Onderzoeksraad voor Veiligheid ("de Raad") het rapport 'Ontsporing Amsterdam Centraal 15 augustus 2005'. Het rapport ging vergezeld van een brief met daarin het verzoek aan NS Reizigers ("NSR") om te reageren op de aanbeveling uit het rapport. Op deze aanbeveling geef ik in deze brief een reactie.

### Aanbeveling

*NS Reizigers wordt aanbevolen er voor zorg te dragen dat bij de introductie van een nieuwe of gewijzigde trein de evaluatie van de risico's wordt gebaseerd op de actuele situatie van het spoor en op wetenschappelijk verantwoorde praktijkproeven/metingen (en niet enkel op grond van niet of onvoldoende gevalideerde simulatieresultaten).*

NSR voelt zich zeer verantwoordelijk voor het inzetten van veilig materieel voor het vervoer van reizigers. Het proces van toelating van nieuw of gewijzigd materieel is hierbij van cruciaal belang. Door dit proces zorgvuldig te doorlopen zorgt NSR ervoor, in samenwerking met andere betrokkenen, dat de risico's van de toelating van het nieuwe of gewijzigde materieel vooraf worden ingeschat. Op basis van de risico's worden vervolgens de benodigde preventieve maatregelen voor toelating genomen om incidenten na de toelatingsfase te voorkomen. Procedureel heeft NSR dit geborgd in haar Veiligheidsmanagementsysteem ("VMS"). Op basis van de goede invulling en werking van het VMS heeft NSR een veiligheidsattest van de Inspectie Verkeer en Waterstaat ("IVW") gekregen.

De in het VMS beschreven procedures vormen derhalve de basis voor het op juiste en adequate wijze inschatten van risico's en het nemen van maatregelen voor de veilige inzet van nieuw of gewijzigd materieel. NSR gaat, gesteund door haar jarenlange ervaring en vakmanschap, echter verder dan waartoe zij vanuit procedures of wet- en regelgeving strikt genomen wordt verplicht. Dat geldt ook voor de toelating van het ICR-materieel, dat betrokken was bij de ontsporing op Amsterdam Centraal op 15 augustus 2005. Waar formeel alleen toelating vereist was voor het 'stuurstandrijtuig'



heeft NSR toch besloten om ook onderzoek te doen naar de veiligheidseffecten van het duwen van een trein met 12 rijtuigen. Dit wordt ook door de Raad in haar rapport bevestigd.

Voor de risicoanalyse van het ICR-materieel is gebruik gemaakt van praktijkproeven en grondige simulaties. Als uitgangspunt bij deze risicoanalyse is gekozen voor de meest ongunstige (veiligheids)situatie. De grenswaarden waaraan getoetst is, zijn door het ontbreken van Europese of Nederlandse normen op initiatief van NSR in samenspraak met ProRail, IVW en NedTrain Consulting vastgesteld. De gevonden resultaten in de praktijkproeven en simulaties lagen binnen deze grenswaarden. Voor de actuele situatie van het spoor is gebruik gemaakt van de informatie die ProRail aan NSR heeft verstrekt.

De beschikbaarheid en juistheid van de door ProRail te verstrekken gegevens omtrent de actuele situatie van het spoor is daarbij overigens wel een aandachtspunt gebleken. NSR zal dit onder de aandacht brengen bij ProRail.

### Tot slot

Het hierboven omschreven proces geeft aan dat NSR er alles aan doet om veilig te werken binnen het huidige spoorstelsel. Hierin wordt namelijk verder gegaan dan waartoe NSR vanuit wet- en regelgeving wordt verplicht. Deze koers zal ook in de toekomst door NSR onverkort worden aangehouden, waarbij de aanbeveling in het rapport van de Raad zeker ter harte wordt genomen.

Direct na de ontsporing zijn door NSR overigens verschillende maatregelen genomen, waaronder het zodanig aanpassen van de route van de geduwde trein dat de in het rapport genoemde wisselconfiguratie niet langer planmatig wordt bereden, het landelijk vastleggen dat er met niet meer dan 10 rijtuigen (exclusief locomotief) ICR-materieel geduwd mag worden gereden, het beperken van de snelheid op de bewuste plek, het onderzoeken van alle andere 1300 buffers van het ICR-materieel op mankementen en de verstrekking aan machinisten van een aangepaste rij-instructie. Voorts zal NSR in het kader van te maken risicoanalyses, indien de uitkomsten van simulaties daartoe aanleiding geven, deze toetsen door middel van praktijkproeven. Tot slot belegt NS na de zomer intern een zogenaamde 'lessons learned' bijeenkomst met het doel optimaal lering te trekken uit de ontsporing op Amsterdam Centraal.

Ik ga ervan uit u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd over de wijze waarop de aanbeveling van de Raad door NSR is opgepakt. Uiteraard ben ik desgewenst bereid met de Raad van gedachten te wisselen over hoe de aanbeveling is opgepakt dan wel nadere vragen te beantwoorden.

Hoogachtend,

President-Directeur

c.c.

(Minister Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties)  
(Voorzitter Onderzoeksraad voor Veiligheid)