

Aan de Minister van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Datum	5 september 2012	Behandeld door
Ons kenmerk	3092141	Telefoonnummer
Onderwerp	Aanbevelingen OvV Treinongeval Stavoren	

Geachte

Directie
Bezoekadres
Moreelsepark 3
3511 EP Utrecht
Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

Op 25 juli 2010 reed een slijptrein in Stavoren door een stootjuk en vernielde een achterliggend winkelpand. Gelukkig is niemand ernstig gewond geraakt. De Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) heeft een onderzoek uitgevoerd naar de toedracht van dit ongeval en op 13 september 2011 een rapport met aanbevelingen uitgebracht. Het rapport bevat vier aanbevelingen, waarvan twee aan ProRail gericht zijn. Volgens de Rijkswet Onderzoeksraad voor Veiligheid dienen organisaties waaraan de aanbevelingen zijn gericht binnen een jaar na publicatie van het rapport de minister te informeren over de opvolging daarvan. Met deze brief informeer ik u over de wijze waarop ProRail met de twee aanbevelingen omgaat.

De eerste aanbeveling:

Neem de volle verantwoordelijkheid voor de veiligheid van de eigen projecten, inclusief de uitbestede werkzaamheden. Dat betekent onder meer het bewerkstelligen van de maatregelen die noodzakelijk zijn om de veiligheidsrisico's bij overbrengingsritten van slijptreinen en andere zelfstandig rijdende onderhoudsmachines afdoende te beheersen.

Als uitvoeringsorganisatie van de minister voelt ProRail zich aangesproken door deze aanbeveling en wil deze rol graag verder oppakken.

De Europese Veiligheidsrichtlijn stelt dat allen die het spoorstelsel exploiteren, de infrastructuurbeheerders en spoorwegondernemingen, de volle verantwoordelijkheid dragen voor de veiligheid van het systeem, ieder voor zijn eigen deel. Telkens wanneer dat nodig is, dienen zij samen te werken bij de uitvoering van risicobeheersingsmaatregelen. Daarmee draagt ProRail de volle verantwoordelijkheid voor de veiligheid van het deel van het spoorstelsel dat tot het ProRail-domein behoort. Het gaat hierbij dan om verantwoordelijkheid voor de veiligheid en integriteit van de spoorinfrastructuur (veilig onderhoud en veilige aanleg), een veilige dienstregeling en het veilig leiden van het treinverkeer en het voorbereid zijn op calamiteiten.

Deze aanbeveling onderstreept dat de beheerder hier een actieve rol in heeft. Deze rol bestaat uit het enerzijds voortdurend verbeteren van het veiligheidsaspect in de eigen werkprocessen en het signaleren en agenderen van veiligheidsissues bij anderen binnen het spoorstelsel daar waar nodig en passend. Binnen de huidige setting ziet ProRail mogelijkheden om deze verantwoordelijkheid verder op te pakken. Dat kan door het verder verbeteren van de eigen werkprocessen of het aannemen van een signalerende rol naar anderen. Indien blijkt dat voor de invulling van die rol het nodig is om dit nader beleidsmatig of in nationale wetgeving te borgen, dan zal ProRail daarover met u in overleg treden.

De tweede aanbeveling:

Zorg voor aanscherping van de voorschriften betreffende de toepassing van incurante seinen en borden (zoals het keperbaak).

Ook deze aanbeveling neemt ProRail gaarne ter harte. ProRail onderzoekt momenteel van 16 typen weinig voorkomende seinen de locaties. Om te beoordelen of ze vervangen of overbodig gemaakt kunnen worden, dienen ongeveer 150 locaties beoordeeld te worden op actueel en toekomstig gebruik, de mogelijkheid tot infrastructurele aanpassingen en de toepassingsmogelijkheden van andere, meer gangbare seinen. In de loop van 2012 wordt het onderzoek afgerond en worden saneringsplannen voor de seinen opgesteld.

Overigens vergt opvolging van deze aanbeveling samenwerking met de spoorwegondernemingen en een actief beheer van bijlage 4 bij de Regeling Spoorverkeer (het seinenboek). ProRail wenst samen met de spoorsector en uw ministerie te onderzoeken of een andere juridische positionering van het seinenboek kan bijdragen tot het saneren van incurante seinen en borden. Onder "incurant" wordt in dit verband verstaan een bord of een sein dat weinig voorkomt waardoor wellicht de opvolging daarvan door machinisten moeilijker is vanwege wellicht de mindere bekendheid daarmee. "Incurant" wil niet zeggen dat het sein in juridische zin niet toegestaan zou zijn.

Omdat de OvV stelt dat mag worden aangenomen dat een geel lichtsein, met in Stavoren dezelfde betekenis als een keperbaak, deze machinist wel bewust zou hebben gemaakt van het naderende spooreinde heeft ProRail het keperbaak daar vervangen door een geel lichtsein.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.