

Aanbevelingen

Naar aanleiding van de geconstateerde veiligheidstekorten en achterliggende problemen doet de Raad de volgende twee aanbevelingen.

1. *Aan de minister van Verkeer en Waterstaat:*
 - 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.
2. *Aan Railion, ProRail en NS-Reizigers:*
 - a) Betrek bij het veiligheidsmanagement ook de risico's voor de eigen activiteiten die door anderen worden veroorzaakt en/of een gemeenschappelijke aanpak vereisen.
 - b) Bewerkstellig dat de beschikbare technische mogelijkheden op het gebied van resp. mankement- en ontsporingdetectie worden gebruikt om het ontsporingrisico bij goederentreinen tot ALARP-niveau terug te dringen.

Aanvullend onderzoek

De Raad is verder van oordeel dat de onderzoeksbevindingen in tweeërlei zin aanleiding geven tot aanvullend onderzoek door de betrokken bedrijven.

- Het onderzoek aan de defecte aspot heeft geen aanwijzingen opgeleverd voor tekortkomingen bij het onderhoud. Toch acht de Raad om twee redenen een kritische evaluatie van het onderhoudsregime nodig. De ene reden is dat de ontsporing is veroorzaakt door het bezwijken van een lager met een revisietermijn van tien jaar waarvan er nog maar minder dan drie waren verstreken. De andere reden houdt verband met de technische staat van één van de twintig andere lagers van de ontspoorde wagons die ter referentie zijn onderzocht; dat lager bleek namelijk uitbrokkelingen van het loopvlak te vertonen die doen vermoeden dat het lager binnen het resterende deel van het revisie-interval zou zijn bezweken.
- Bij het onderzoek aan de andere twintig lagers is verder aan het licht gekomen, dat meerdere van die lagers stroomdoorgangbeschadigingen vertoonden. Dergelijke beschadigingen kunnen op den duur tot uitbrokkeling van het loopvlak leiden en als gevolg daarvan kan het lager bezwijken. Daarom acht de Raad het noodzakelijk dat nader onderzoek wordt gedaan naar de oorzaak van die beschadigingen. Daarbij moeten de gebruiksomstandigheden van de wagons worden betrokken, inclusief de delen van de betreffende locomotieven en spoorinfrastructuur die van invloed kunnen zijn op de retourstroom.

De Raad is van mening dat dit aanvullend onderzoek een taak is voor de bedrijven die primair verantwoordelijk zijn voor enerzijds het onderhoud aan de aspotlagers (Xpedys) en anderzijds het gebruik van de wagons c.q. de technische staat van de bewuste locomotieven (Railion) en de spoorinfrastructuur (ProRail). Om die reden doet de Raad de volgende twee aanbevelingen:

3. *Aan Xpedys:*

Evalueer het periodiek onderhoud aan de aspotten van de serie wagons die bij de Muiderpoortontsporing betrokken was en betrek daarbij ook de uitbrokkelingsschade die aangetroffen is bij een van de lagers uit de ontspoorde wagons.

4. *Aan Railion en ProRail:*

Doe onderzoek naar de stroomdoorgangbeschadigingen die zijn aangetroffen bij de aspotlagers uit de wagons die bij de Muiderpoort-ontsporing betrokken waren en zorg ervoor dat de nodige maatregelen worden getroffen ter voorkoming van dergelijke beschadigingen.