

Vergaderjaar 2010–2011

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 113

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 januari 2011

Hierbij beantwoord ik de vraag van Kamerlid Haverkamp over de mogelijkheid om ten aanzien van railveiligheid één minimum norm vast te stellen waarmee vaststaat wanneer iets veilig is of niet, zoals toegezegd tijdens het AO Spoor van 24 november 2010 (29 984, nr. 249).

Het vereiste veiligheidsniveau ligt vast in de vigerende spoorwetgeving. Zo bestaat de verplichting van de aanwezigheid van voorgeschreven technische systemen en het hanteren van veiligheidsprocedures. Deze systemen en procedures voldoen aan de nationale en internationale voorschriften. De procedures zijn geoperationaliseerd in veiligheidszorgsystemen die voor spoorwegondernemingen en beheerder verplicht zijn. Hieruit blijkt dat het vaststellen van één minimumnorm niet mogelijk is.

Daarnaast is in overleg met de spoorsector en maatschappelijke organisaties de Derde Kadernota Railveiligheid opgesteld¹. Deze nota formuleert voor de thema's van de beleidsagenda 2010–2020 (veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven) doelstellingen.

Mijn beleid is erop gericht het huidige hoge railveiligheidsniveau duurzaam te bestendigen door te streven naar permanente verbetering van de veiligheid op een zodanige wijze dat veiligheid onderdeel is van een integrale afweging waarbij mede gelet wordt op kosteneffectiviteit (proportionaliteitsbeginsel)².

Het spoorveiligheidsbeleid in de Derde Kadernota Railveiligheid heeft een sterk Europese invalshoek. Aangesloten wordt bij Europese indicatoren en definities. Dit vergemakkelijkt Europese benchmarking en bevordert het lerend vermogen tussen landen onderling. Gewerkt wordt met streefwaarden die gebaseerd zijn op voortschrijdende gemiddelden.

Voor een groot aantal indicatoren uit de Derde Kadernota Railveiligheid worden periodiek voortschrijdende streefwaarden bepaald. De systematiek met voortschrijdende streefwaarden – streefwaarden die periodiek

¹ Zie nota «veilig vervoeren, veilig werken, veilig leven met spoor»; Derde Kadernota Railveiligheid», Tweede kamer, vergaderjaar 2009–2010, 29 893, nr. 106.

² Zie Derde Kadernota Railveiligheid p. 14, 38, 56 en 64.

wordt aangepast op basis van prestaties in de jaren daarvoor – sluit goed aan bij de veiligheidsvisie om te streven naar permanente verbetering. Voor het operationaliseren van de voortschrijdende streefwaarden sluit ik volledig aan bij de systematiek die hiervoor in Europees verband wordt gehanteerd¹.

Voor een nadere toelichting op de keuze van indicatoren en streefwaarden verwijs ik u naar de Derde Kadernota Railveiligheid, paragraaf 4.2. Over de voortgang ten aanzien van doelbereik informeer ik uw Kamer jaarlijks via de trendanalyse railveiligheid.

Meer specifiek vroeg kamerlid Haverkamp tijdens het AO Spoor van 24 november 2010 naar de veiligheid in spoortunnels. In de Derde Kadernota Railveiligheid is in paragraaf 5.6 de beleidsagenda ten aanzien van spoortunnels samengevat. Voor spoortunnels zijn de Europese eisen uitgewerkt in nationale eisen. Op een aantal punten gaan die nationale eisen verder dan Europees is voorgeschreven, om zo het in Nederland gewenste veiligheidsniveau te kunnen handhaven. Op dit moment wordt gewerkt aan de implementatie van de veiligheidseisen voor spoortunnels in vigerende wet- en regelgeving.

Naar aanleiding van een incident in de Schipholtunnel d.d. 2 juli 2009 wordt door de Inspectie Verkeer en Waterstaat en de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid momenteel onderzoek gedaan naar de spoorveiligheid in alle spoortunnels in Nederland². Met dit onderzoek ontstaat een gedegen overzicht van de veiligheid van deze spoortunnels. Dit onderzoeksrapport stuur ik, zoals eerder door mij toegezegd, uw Kamer uiterlijk eind februari 2011 toe³. De resultaten van dit onderzoek betrek ik bij de verdere vormgeving van het veiligheidskader voor spoortunnels in Nederland.

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

¹ Zie richtlijn 2009/149/EG van de Commissie van 27 november 2009 tot wijziging van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad, wat betreft gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren en gemeenschappelijke methoden voor de berekening van de kosten van ongevallen. Zie verder de beschikking van de Commissie van 5 juni 2009 betreffende de vaststelling van gemeenschappelijke veiligheidsmethoden om te beoordelen of voldaan is aan de veiligheidsdoelen, als bedoeld in artikel 6 van Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad (13.6.2009, L 150/11; 2009/460/EG; C92009)4246) en het besluit van de commissie van 19 juli 2010 inzake gemeenschappelijke veiligheidsdoelen, zoals vermeld in artikel 7 van richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad (22.7.2010, L 189/19; 2010/409/EU; C92010) 4889).

² Kamerstuk 29 893, nr. 101.

³ Kamerstuk 29 296/29 893, nr. 11.