

Vergaderjaar 2004–2005

**27 482**

## **Nieuwe algemene regels over de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid en het gebruik van spoorwegen alsmede over het verkeer over spoorwegen (Spoorwegwet)**

**29 893**

## **Veiligheid van het railvervoer**

**Nr. 98**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 november 2004

Hierbij bied ik u aan het rapport van de Ambtelijke Commissie Toezicht II (ACT-II)<sup>1</sup>, met daarin de bevindingen betreffende de zelfevaluatie van de Inspectie Verkeer en Waterstaat, divisie Rail. Deze zelfevaluatie heeft plaatsgevonden in het kader van het project «implementatie kaders-tellende visie op toezicht», geïnitieerd door de minister van BZK. Binnen mijn ministerie is het toezicht zoals de divisie Rail van de Inspectie Verkeer en Waterstaat dit uitvoert, het eerste toezichtarrangement dat aan een dergelijke zelfevaluatie is onderworpen.

De belangrijkste bevindingen van de ACT-II zijn de volgende:

- De toetsingscommissie constateert bij de divisie Rail een sterke oriëntatie op herijking en vernieuwing van het toezicht, onder andere vanwege de veranderende positie van de toezichthouder en ontwikkelingen op het gebied van wet- en regelgeving. Die heroriëntatie betreft o.a. de toezichtpraktijk, de methodieken, themakeuzes voor inspecties en risicobeoordeling als basis voor toezichtinspanning. De commissie onderschrijft het belang van deze heroriëntatie.
- De commissie steunt de visie van de IVW dat bij effectief toezicht op de spoorsector sprake moet zijn van een mix van inspecties op systeemniveau in combinatie met (verifiërende) inspecties in het veld. Alleen op deze wijze kan de inspectie zich een onafhankelijk en gezaghebbend oordeel vormen.
- Ten aanzien van de nieuwe Spoorwegwet signaleert de commissie een opvallend kritische houding van toezichthouder en onder toezicht gestelden. De wet is naar beider oordeel niet consistent waar het spoorwegveiligheid betreft. Buiten de wet zijn aanvullende afspraken nodig om tot een sluitend geheel van uitvoering en toezicht te komen. Door de commissie wordt aanbevolen snel te starten met de evaluatie van de wet en daarbij de rol van de toezichthouder op samenhangende wijze te regelen.
- De commissie beveelt aan te onderzoeken in hoeverre de overheveling van het toezicht op arbeidsomstandigheden van de Arbeidsinspectie naar de divisie Rail haalbaar en gewenst is. Daarnaast beveelt de

<sup>1</sup> Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

- Commissie aan handhaving van de veiligheid van werkers op het spoor speerpunt van handhavingsbeleid te maken.
- De commissie beveelt aan om de totstandkoming van sectorale kwaliteitszorg en veiligheidszorg te bevorderen. Daarnaast beveelt de commissie aan om na te gaan in hoeverre informatie uit systemen van horizontale publieke verantwoording (klachtprocedures, gebruikers- of adviesraden, consulatierondes) meegenomen kan worden in de bepaling van de aard en omvang van het objectspecifieke toezicht.
  - De Commissie ziet geen aanleiding opmerkingen te maken ten aanzien van het thema functiescheiding tussen beleid en uitvoering/toezicht.

Ik zal hieronder op deze bevindingen van de commissie nader ingaan. Als eerste de stand van zaken inzake de heroriëntatie van het toezicht van de divisie Rail. Zoals ook in het rapport van de toetsingscommissie omschreven heeft de IVW de ontwikkelingen in het toezicht bijeengebracht in het programma «Toezicht in Beweging», dat voor de gehele IVW uitgewerkt wordt. In het kader van dit programma worden de toezichtarrangementen voor de verschillende domeinen die onder het toezicht van de IVW vallen herzien. Zo ook voor het domein Rail. Het programma bouwt inhoudelijk voort op de uitgangspunten van onder andere het Hoofdlijnenaccorder, het Actieprogramma Andere Overheid en de Kaders-tellende visie op toezicht.

Ten aanzien van de implementatie van de principes van Toezicht in beweging in het toezichtarrangement Rail zal sprake zijn van een gefaseerde aanpak. Een nieuw toezichtarrangement Rail zal zich in zijn eerste versie geheel richten op de inwerkingtreding van de nieuwe Spoorwegwet per 1 januari 2005. Een verdere uitwerking van de streefbeeldens uit Toezicht in Beweging zal pas kunnen plaatsvinden bij een volgende herziening gekoppeld aan de evaluatie van de nieuwe Spoorwegwet in 2006 en de implementatie van het tweede Europese spoorpakket in de Spoorwegwet. Ter informatie is een afschrift van de brief zoals die door mij is gestuurd aan de railgerelateerde ondernemingen en instellingen die onder het toezicht staan van de Inspectie Verkeer en Waterstaat. Deze brief schetst een beeld van de wijze waarop het toezicht op de railsector vorm krijgt onder de nieuwe Spoorwegwet, zoals dit is vastgelegd in de Toezichtvisie Rail<sup>1</sup>.

Ten aanzien van de door de commissie gesignaleerde kritische houding bij betrokkenen ten aanzien van de nieuwe spoorwegwet is mijn reactie de volgende. Ten eerste een punt van wetgevingstechnische aard: in de wet zou te zeer getracht zijn qua systematiek en terminologie aansluiting en harmonisatie te vinden bij overige verkeerswetgeving. Ik ben van mening dat er altijd een zeker spanningsveld is tussen juridische consistentie van regelgeving (in de zin van algemeen verbindende voorschriften) en de aansluiting bij bestaande sectorspecifieke, interne normenkaders. Het is zaak bij het formuleren van regelgeving hierin een balans te vinden. Uit het rapport blijkt dat de IVW van mening is dat de balans uitgevallen is ten nadele van de spoor-specifieke herkenbaarheid. Dit heeft reden gegeven bij de totstandkoming van de uitvoeringsregelgeving hiervoor meer oog te hebben.

Een tweede punt van kritiek vanuit het veld en de toezichthouder betreft de wijze en het moment waarop zij betrokken zijn bij de totstandkoming van de wet.

Ik merk hierover op dat bij de ontwikkeling van beleid en de vertaling daarvan in concepten voor wet- en regelgeving niet onmiddellijk een rol is weggelegd voor de toezichthouder en het werkveld. Nadat beleid, weten regelgeving zijn ontworpen en in concept gereed zijn, zijn deze voor advies en formele uitvoerings- en handhavingstoets voorgelegd aan respectievelijk het werkveld en de toezichthouder. Naar aanleiding hiervan is nog een aantal wijzigingen doorgevoerd. Deze werkwijze is een

---

<sup>1</sup> De toezichtvisie Rail zal worden gepubliceerd op de website van Inspectie Verkeer en Waterstaat ([www.ivw.nl](http://www.ivw.nl) onder «divisie Rail», «publicaties»)

bewuste keuze geweest en is gevolgd om het complexe en omvangrijke proces van herziening van de spoorwegwetgeving te ordenen.

De Commissie vraagt mij een snelle start van de evaluatie van de Spoorwegwet te bevorderen en daarbij de wenselijkheid van een samenhangende bepaling ten aanzien van het toezicht te betrekken alsmede de vraag wat ten aanzien van de spoorwegveiligheid minimaal wel en wat niet in de wet geregeld zou moeten zijn. Ik zeg toe dat deze punten onderdeel zullen uitmaken van de in de Spoorwegwet voorziene evaluatie, waarvan de start in 2006 in de Spoorwegwet is voorzien.

De aanbeveling van de Commissie om te onderzoeken of het toezicht op de arbeidsomstandigheden binnen het railverkeerssysteem overgeheveld zou moeten worden van de Arbeidsinspectie naar de Inspectie Verkeer en Waterstaat, en de aanbeveling om de veiligheid van de werkers op het spoor tot speerpunt te maken worden door mij ondersteund. Overleg met de Arbeidsinspectie over de wederzijdse taakverdeling is gaande, en in de eerdags te verschijnen herziening van de Kadernota Railveiligheid is de veiligheid van baanwerkers (wederom) als speerpunt opgenomen.

Ook de aanbeveling om sectorale kwaliteitszorg en veiligheidszorg te bevorderen ondersteun ik. Het is één van de aspecten van het bovengenoemde programma Toezicht in Beweging.

Ik vertrouw erop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
K. M. H. Peijs