

SPOORONGELUKKEN VOORKOMEN

NALEVING ADVIEZEN SPOORVEILIGHEID



Laurens Ivens
Emile Roemer

SP★

SP

www.sp.nl

Vijverhofstraat 65
3032 SC Rotterdam
T. 010 243 55 55
F. 010 243 55 66

Foto omslag: B Hermans/Flickr.com

INHOUD

Inleiding	4
De rapporten	5
De aanbevelingen	7
De maatregelen	12
Conclusie	15
Aanbevelingen	16

INLEIDING

In het in juli 2005 gepresenteerde onderzoek van de Onderzoeksraad voor Veiligheid naar aanleiding van de treinbotsing van mei 2004 bij Amsterdam CS, verwijt de raad de minister van Verkeer en Waterstaat een lakse houding. De Onderzoeksraad concludeert eveneens dat een aantal van de eerder gedane aanbevelingen niet tot opvolging of concrete maatregelen heeft geleid. Het spreekt voor zich dat onderzoek weinig zin heeft wanneer hier geen gevolg aan gegeven wordt. Het signaal van de Onderzoeksraad dat er meer met haar aanbevelingen gedaan moet worden is nu ruim twee jaar oud. De regering heeft dus ruimschoots de tijd gehad om hier iets aan te doen. De SP bekijkt in dit onderzoek of er ondertussen wel voldoende gedaan wordt met de aanbevelingen van deze Onderzoeksraad.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat is de eerstaangewezen instantie die onderzoek verricht naar de veiligheidssituatie op het spoor. Deze organisatie gaat zowel preventief als naar aanleiding van incidenten te werk. De Inspectie valt rechtstreeks onder de verantwoordelijkheid van de minister van Verkeer en Waterstaat. Soms is het echter slim om bij een onderzoek dieper te graven en tevens ook de positie van het ministerie te kunnen doorgronden. In dergelijke gevallen kan de Onderzoeksraad voor veiligheid besluiten een eigen onderzoek in te stellen. Dit doet zij voornamelijk naar aanleiding van incidenten. De Raad opereert autonoom, maar is voor het verrichten van haar onderzoek als vanzelfsprekend afhankelijk van het Rijk voor de noodzakelijke financiële middelen.

Sinds 1 februari 2005 is de Raad voor de Transportveiligheid vervangen door de bredere Onderzoeksraad voor Veiligheid. De Raad voor de Transportveiligheid heeft in haar bestaansperiode ruim honderd onderzoeksrapporten uitgebracht. Van deze onderzoeken hadden er negen treinongevallen als onderzoeksobject. Dit bescheiden onderzoek dient uit te wijzen in hoeverre er een passend vervolg is gekomen op de aanbevelingen die in deze onderzoeken zijn geopperd. De meest recente rapporten van de Onderzoeksraad worden niet behandeld, omdat de aanbevelingen hiervan nog verwerkt moeten worden door de verantwoordelijke partijen.

Op alle aanbevelingen moet gereageerd worden door degene aan wie de aanbeveling is gericht. Hierbij geldt een termijn van maximaal een jaar. Deze reacties moeten vervolgens aan de minister gestuurd worden en dienen in afschrift ook de raad toe te komen (Artikel 69 van de Wet voor de Transportveiligheid). Indien niet-bestuursorganen hier niet aan voldoen geldt voor hen zelfs een voorgeschreven boete van de tweede categorie (Artikel 87 van de Wet voor de Transportveiligheid). Voor de raad is het werk in principe dus gedaan wanneer zij haar rapport heeft gepresenteerd. Het is hierna aan de minister om eventueel maatregelen te nemen. In dit rapport zal gepoogd worden duidelijk te maken in hoeverre dit ook daadwerkelijk gedaan wordt.

DE RAPPORTEN

Rapport Mook, juli 1996.

Drie spoorwegwerkers komen bij Mook om het leven nadat zij op het spooreplacement worden aangere-den. De Spoorwegongevallenraad heeft dit onderzocht.

Rapport Weert, juli 1999.

Op 13 juli 1998 kwam treinstel 434, dat als trein 6455 onderweg was van Eindhoven naar Weert, op een met knipperlichten beveiligde overweg bij Weert in botsing met een tractor. De uit de tegenovergestelde richting komende goederentrein 63495, bestaande uit de locs 6404 en 6489 met een bakkentrein (van de kettinghor), kon niet op tijd tot stilstand komen. Doordat het treinstel met het voorste draaistel ont-spoord was en daarbij in het profiel van het naastliggende spoor was gekomen, werd een groot deel van de zijwand van de Bk werd opengereten. Ook aan loc 6404 ontstond grote schade. Vier personen raakten gewond, de zestienjarige bestuurder van de tractor overleefde het ongeval niet.

Rapport Waalhaven, 29 september 2000.

Op 20 augustus 1999 deed zich een ongeval voor bij een geduwde rangeerbeweging op de Waalhaven. Door een storing, waarschijnlijk veroorzaakt door eer een teleraail oproep, kwam een rangeerdeel bestaande uit 19 door een locomotief geduwde goederenwagens met een noodremming tot stilstand. De rangeerder, die op de voorgeschreven wijze op de opstaptrede van de vooroplopende platte wagen stond, kwam ten val. Hierbij raakte hij blijvend invalide.

Railion bleek niet te beschikken over doelmatige gedragsregels voor het proces van geduwd rangeren met door radiosignalen bestuurde locomotieven. De handboeken en instructies zijn sterk formeel en vooral gericht op bevoegdheden. Daarnaast bleek dat de opstapvoorziening op goederenwagens - bestemd om mee te rijden - te weinig bescherming biedt tegen een mogelijke valpartij.

Rapport Baarn, 12 oktober 2000.

Op 20 augustus 1999 ontspoorde in Baarn een reizigerstrein. Deze trein was net vertrokken van station Baarn richting Utrecht waarbij de hoofdsporen Amsterdam Amersfoort werden gekruist. De trein ontspoorde op de laatste wissel waar het enkelspoor richting Utrecht aftakt van de hoofdsporen Amsterdam Amers-foort. De gevolgen vielen mee, aangezien de snelheid relatief laag was (ongeveer 40 km per uur).

Door vermoeiingsscheuren was een wiel van de trein bezweken. Het gebruikte materieel was al langer in gebruik dan de gemiddelde levensduur van dit materieel, wat 30 jaar bedraagt. Door inspecties en het bijhouden van het aantal belastingwisselingen dienen problemen met scheuren voorkomen te worden. Dit gebeurde klaarblijkelijk niet goed genoeg.

Rapport Dordrecht, 25 juni 2001.

Op 28 november 1999 botsten twee reizigerstreinen die dezelfde richting opreden in Dordrecht op elkaar. De treinen ontspoorde hierbij en 6 reizigers raakten gewond. Een deel van een ontspoorde trein kwam op een nevenspoor terecht. De machinist van de trein die over het nevenspoor naderde zag dit gelukkig tijdig en kon zijn trein tot stilstand brengen.

Eén van de treinen was ten onrechte door een rood sein gereden. Dit sein had wel naar behoren gefunc-tioneerd. De machinist had echter niet op het sein gereageerd en ook het vangnet van de ATB had niet ingegrepen.

Rapport Breda, 8 november 2001.

Op 11 november 1999 reed een reizigerstrein niet ver van station Breda een busje aan met vier medewer-kers van een aannemer. De medewerkers verplaatsten zich per busje van de werkplek naar de schaftkeet langs de spoorbaan.

De opdrachtgever en opdrachtnemer hadden slechts een geringe risico-inventarisatie gemaakt. De direct

betrokkenen zijn hier helemaal niet bij betrokken geweest en de inventarisatie had het karakter van een verplichte standaardinventarisatie.

De aannemer, die een werk moet bemachtigen door de laagste prijs bij de openbare aanbesteding, vormt de zwakste schakel in de veiligheidsketen. De aannemer is niet in de positie om het werk anders te laten uitvoeren dan op het allerlaagste veiligheidsniveau.

Rapport Voorst, 27 februari 2003.

Op 16 juni 2000 kwam bij een overwegbotsing in de gemeente Voorst een gezin - vader, moeder en drie kinderen - om het leven. De overweg was beveiligd met een AKI, die naar behoren functioneerde. De bestuurder van het voertuig heeft in een complexe verkeerssituatie de in werking zijnde AKI waarschijnlijk niet waargenomen. Er waren meerdere voertuigen op de plek aanwezig en er was sprake van beperkt overzicht en zicht. Onder andere was de plaatsing van verkeersborden ter plaatse niet optimaal en bovendien zichtbelemmerend.

De gemeente Voorst was reeds jarenlang in onderhandeling met de spoorwegbeheerder (Railinfrabeheer) over het opheffen van overwegen en het ongelijkvloers maken van overwegen. Deze onderhandelingen mondten uit in een impasse, waardoor een aantal gevaarlijke situaties niet werden aangepakt.

Rapport Schipholtunnel, 11 december 2003.

Op 11 juli 2001 brak er om ongeveer 8.00 uur tijdens de ochtendspits brand uit in de ondergrondse schakelruimte voor de energievoorziening van de bovenleiding in de Schipholtunnel. De brand veroorzaakte een kortsluiting waardoor binnen een half uur de spanning op de bovenleiding in de gehele tunnel automatisch werd uitgeschakeld. Door deze brand met rookontwikkeling strandden 7 treinen in de tunnel, 3 aan de perons en 4 treinen met reizigers in de tunnelbuizen. Het treinstation werd om 8.35 uur ontruimd.

Uiteindelijk werd met behulp van elektromonteurs van Railinfrabeheer de oorzaak gevonden. Het synoptisch tableau (een voorziening die door de brandweer in het kader van de brandpreventie is geëist en die geplaatst is in een kantoortje achteraf) meldde de plaats van de brand niet omdat de betreffende ruimte geen brandmelder heeft.

Omdat er volgens de brandweer nog hoogspanning op de kabels stond, werd er niet met water geblust. Feitelijk was de schakelruimte al om 8.45 vrij van hoogspanning. Toch ging de brandweer pas anderhalf uur later over tot blussing met water.

Om 9.20 ontdekte het Coördinatie Team Plaats Incident (CTPI) dat onder leiding van de brandweer staat, dat er nog treinen met reizigers in de tunnel stonden. Om 9.50 werd duidelijk dat de gestrande reizigers niet op eigen kracht de tunnel zouden kunnen verlaten. Pas toen werd er een plan voor de ontruiming van de verschillende treinen opgesteld.

De brand in de Schipholtunnel is veroorzaakt door een schakelaar die in opdracht van Railinfrabeheer speciaal voor de Schipholtunnel is ontwikkeld en blijkbaar onvoldoende is getest. Bovendien was deze schakelaar geplaatst in een ruimte die niet voorzien was van een brandmelder, zodat het synoptisch tableau niet werkte. Overigens is het tableau ook niet bekeken.

Rapport Amersfoort, 16 september 2004.

Op 20 augustus 2002 vond er op het stationemplacement van Amersfoort een ongeval met acrylnitril plaats. Op dit emplacement stond een goederentrein met bestemming Duitsland waarin zich direct achter de locomotief een ketelwagen bevond gevuld met ruim 70.000 liter uitermate gevaarlijk acrylnitril. Deze trein stond er al vanaf 5.00 uur in de ochtend zonder toezicht. Om 11.03 werd ontdekt dat de ketelwagen acrylnitril lekte. Daarna werd de omgeving afgezet en het treinverkeer stilgezet.

Bij het onderzoek van het ongeval is vastgesteld dat de typekeuring tekort schoot, dat verscheidene periodieke keuringen tekort schoten en dat van een redelijke controle op de dichtheid geen sprake was. Het voorschrift van de betrokken vuller voorzag ook niet in een controle op de dichtheid.

DE AANBEVELINGEN

Rapport Mook, juli 1996.

1. De regelgeving en de daarop gebaseerde procedures dienen beter op elkaar te worden afgestemd. Daartoe zal een gezamenlijke toetsing - door zowel opstellers en gebruikers - moeten plaatsvinden. Teneinde nieuwe verschillen tussen regelgeving en praktijk te voorkomen dient de communicatie in beide richtingen te verbeteren. In beide richtingen betekent enerzijds een effectief toezicht en anderzijds het creëren van een mechanisme voor de melding en behandeling van praktijkervaringen. Een wijze van melding aan en behandeling door het management van praktijkervaringen moet worden vastgelegd. Periodiek, bijvoorbeeld jaarlijks, worden de resultaten in een overleg tussen opstellers en gebruikers besproken. NS dient de minister van Verkeer en Waterstaat te informeren en te rapporteren over de wijze waarop aan een en ander inhoud wordt gegeven.
2. Nagegaan dient te worden hoe de samenhang moet zijn tussen de verschillende toezichthoudende organisaties (zoals NS Infra services, Rail Infra beheer, Railed, Spoorwegtoezicht en de Inspectie-dienst Sociale Zaken en Werkgelegenheid). Daarbij zal tevens moeten worden aangegeven bij welke organisatie (en in welke situaties) de beslissingsbevoegdheid zal liggen bij verschillen van inzicht. Eén en ander kan geschieden in het kader van het door Verkeer en Waterstaat uit te brengen beleids plan Spoorwegveiligheid.
3. De taken met betrekking tot de uitvoering van de werkzaamheden en de taken die gepaard gaan met de veiligheid dienen te worden gescheiden. Voor de veiligheidstaak (werkplekbeveiliging en toelating treinverkeer) dient een aparte functionaris te worden aangewezen.
4. De controlerende taken van veiligheidsfunctionarissen ten aanzien van de uitvoering van veiligheids maatregelen dienen expliciet en eenduidig in de spoorwegreglementen te worden vermeld.
5. Indien gebruik gemaakt moet worden van menselijke waarneming in plaats van het technische veiligheidssysteem, dienen maatregelen met betrekking tot de (werkplek)beveiliging steeds weer te worden getoetst door een tweede daartoe aangewezen functionaris.

Rapport Weert, juli 1999.

1. Bij het plan van aanpak voor de verbetering van overwegen of de opheffing van overwegen moeten uitdrukkelijk de wegsituatie en de verkeerssituatie worden meegewogen. Op baanvakken waar met hoge snelheden wordt gereden en er een hoge treinfrequentie is, of op baanvakken waar wordt gestreefd naar hogere treinsnelheden of treinfrequenties, dient de nadruk op opheffing te worden gelegd. Op baanvakken met een regionale functie kan de nadruk meer op verbetering worden gelegd. Het aantal overwegen met automatische knipperlicht installaties (AKI's) en onbeveiligde overwegen dient zoveel mogelijk te worden beperkt.
2. De kosten van de onveiligheid met betrekking tot overwegen (inclusief verlies aan transportin-komsten) dienen beter zichtbaar gemaakt te worden.
3. Nagegaan dient te worden hoe het personeel (treinpersoneel, personeel Centrale Meldkamer en personeel treindienstleiding) kan worden opgeleid in accuraat handelen bij noodsituaties. Voor het treinpersoneel dient tevens te worden nagegaan of en in welke mate functies onderling kunnen worden overgenomen bij calamiteiten.
4. Bij de meldingsprocedure dient te worden uitgegaan van de mogelijke toename van meldingen via alarmnummer 112. Ook deze meldingen dienen snel en adequaat te worden afgewikkeld.

5. De betrouwbaarheid van Telerail dient te worden verbeterd, een aparte noodvoeding in de afzonderlijke cabines is nodig en bezien moet worden hoe de apparatuur minder kwetsbaar kan worden gemaakt bij ongevallen.
6. Met betrekking tot een nieuw communicatiesysteem dient één organisatie of instantie de verantwoordelijkheid als projectteam op zich te nemen.
7. De mogelijkheid van automatische alarmering bij ongevallen dient te worden onderzocht.
8. Er dient een plan van aanpak te worden opgesteld (door Railned en NS-Railinfrabeheer) voor de gefaseerde invoering van geleidevoorzieningen bij overwegen.
9. Ten behoeve van de verdere uitwerking van de beleidsvisie dient een studie te worden verricht naar de factoren die de toename van de ernst bij overwegbotsingen veroorzaken.
10. De mogelijkheid dient te worden onderzocht van het aanbrengen van baanschuivers bij Materieel '64, plan T en V, voorzover dit langer in dienst dient te worden gehouden.

Rapport Waalhaven, 29 september 2000.

De Raad gaf aan Railion de volgende aanbevelingen:

1. Men dient het ontwerp van de radiobesturing van de locomotieven te herzien en deze minder gevoelig te maken voor externe storingsbronnen.
2. In nauw overleg met de betrokken partijen dient men gedragsregels voor geduwd rangeren, koppelen en overwegpassage vast te leggen met als doel een optimalisering van veiligheid en efficiëntie.
3. Planning en uitvoering van het rangeerproces dient begeleid en gestuurd te worden door de rangeerdienstleider, teneinde de uitvoering zo veilig mogelijk te laten verlopen.
4. Voor de rangeerder - voor wie het zich kunnen vasthouden van levensbelang is - dient op korte termijn een "handsfree" communicatiesysteem beschikbaar te zijn.

De volgende aanbevelingen werden aan de minister gegeven:

1. De minister zou stappen moeten ondernemen bij de Europese Unie en de Union International des Chemin de fer, om de in Europees en internationaal verband vastgelegde normen voor opstapvoorzieningen voor rangeerders op goederenwagens te verbeteren.
2. Railinfrabeheer dient verplicht te worden bij aanpassing aan de infrastructuur redelijke voorzieningen aan te brengen, waarmee geduwd rangeren wordt voorkomen of tot het minimum wordt beperkt.

Rapport Baarn, 12 oktober 2000.

De directie van NS Reizigers wordt aanbevolen om op de kortst mogelijke termijn de veilige loop van Materieel 64 te waarborgen door:

1. het verhogen van de betrouwbaarheid van het snel opsporen van vermoeiingsscheuren in binnenwielen;
2. het bepalen van de snelheid waarmee scheuren zich ontwikkelen;
3. het in acht nemen van vastgestelde termijnen voor scheuronderzoek.

Indien NS Reizigers er niet in slaagt met deze maatregelen de veilige loop te garanderen dan wordt aanbevolen om tenminste alle binnenwielen van wielstellen type 275 te vervangen.

De directie van NS Reizigers wordt tevens aanbevolen een onderhoudsstrategie te ontwikkelen voor al het reizigersmaterieel, waarmee de veilige loop van dit materieel ten allen tijde wordt gewaarborgd.

De minister van Verkeer en Waterstaat en Railned wordt gezamenlijk aanbevolen om het beleidsinstrument van verplichte certificering van onderhoudsbedrijven in combinatie met de norm M-004, die een toetsing van alle bedrijfsprocessen eist, te heroverwegen.

Rapport Dordrecht, 25 juni 2001.

1. De vervoermaatschappijen (met name NS Reizigers en Railion) worden aanbevolen maatregelen te formuleren waarmee op korte termijn het aantal roodlichtpassages kan worden teruggedrongen. Hierbij wordt in overweging gegeven slecht zichtbare seinen door machinisten te laten melden en de resultaten aan Railinfrabeheer bekend te maken.
2. De minister van Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen zich duidelijk uit te spreken over de fasering, waarin het Nederlands Spoorwegnet wordt voorzien van een modern op computer-technologie gebaseerd ATB-systeem. Het voorkomen van botsingen op ontspoorde tegenliggers dient daarbij in het programma van eisen te worden opgenomen.
3. De minister van Verkeer en Waterstaat wordt verder aanbevolen ook voor de taakorganisaties een toezichthoudende instantie aan te wijzen.
4. De Railverkeersleiding wordt aanbevolen tot het tijdstip van de invoering van een nieuw modern ATB-systeem de deelrijwegen, die met snelheden lager dan 40 kilometer per uur worden bereden en dus feitelijk zonder ATB bewaking, met grote terughoudendheid in te stellen. Indien deelrijwegen toch worden ingesteld, dan dient de treindienstleider daarop toezicht te houden. Een betrouwbare automatische melding aan de treindienstleider van een roodlichtpassage door een trein is hierbij een onmisbaar hulpmiddel.
5. Railinfrabeheer wordt aanbevolen het ontwerpproces van rail infrastructuur in overeenstemming te brengen met het normblad veiligheidszorgsystemen van Railned en de ontwerpen in overeenstemming te brengen met de vigerende wettelijke regels.

Rapport Breda, 8 november 2001.

1. Railinfrabeheer wordt aanbevolen ook de eindverantwoordelijkheid te nemen voor veiligheid tijdens de werkzaamheden aan de infrastructuur. Railinfrabeheer draagt immers al de totale verantwoording voor het beheer en veilige gebruik van de infrastructuur. Deze uitbreiding houdt onder andere in dat Railinfrabeheer voor ieder bestek een specifieke risico inventarisatie en evaluatie (RIE) uitvoert en op basis van de RIE veiligheidsmaatregelen voor dat bestek voorschrijft die de risico's tot een acceptabel niveau reduceren.
2. Railinfrabeheer dient tevens zorg te dragen voor de implementatie van deze veiligheidsmaatregelen bij de selectie van aannemers. Hier moet naast de reeds vereiste VCA certificatie, gekeken worden naar de manier waarop aannemers met veiligheid omgaan. Dit dient vanzelfsprekend in de selectiecriteria te worden opgenomen.
3. Railinfrabeheer wordt verzocht op korte termijn aan te geven met welke maatregelen aan deze volledige eindverantwoordelijkheid inhoud kan worden gegeven.
4. De minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid wordt aanbevolen om het Arbo-besluit zo te wijzigen dat de spoorwegbeheerder (Railinfrabeheer) eindverantwoordelijk is voor de veiligheid op de gehele spoorbaan.
5. De betrokken aannemer wordt aanbevolen inhoud te geven aan zijn zorgplicht voor de veiligheid van zijn medewerkers door voor ieder werk afdoende veiligheidsmaatregelen te implementeren gebaseerd op specifieke RIE's.
6. Railned wordt aanbevolen het 'Reglement Rail Verkeer' zo te wijzigen, dat voor alle plaatsen waar zich spoorwegwerkers kunnen bevinden, dit Reglement afdoende veiligheidsmaatregelen voorschrijft, onder andere door deze plaatsen waar dat mogelijk is door tijdelijke of permanente voorzieningen af te schermen van de in gebruik zijnde spoorbaan.

Rapport Voorst, 27 februari 2003.

De minister van Verkeer en Waterstaat wordt de volgende zaken aanbevolen:

1. De minister zou ervoor moeten zorgen dat de onbeveiligde (Andreaskruis) en automatische beveiligde overwegen (AKI en AHOB) worden vervangen door ongelijkvloerse kruisingen dan wel door overwegen die beveiligd zijn met een verbeterde AHOB waarbij gecontroleerd wordt of de overweg vrij is. Om dit doel te bereiken zou een 'plan van aanpak voor overwegen' moeten worden opgesteld waaraan financiële middelen worden gekoppeld;

2. Waar in het rapport bestuurlijk-juridische knelpunten zijn gesignaleerd, dient de minister er zorg voor te dragen dat deze zo spoedig mogelijk worden opgeheven, bijvoorbeeld door de zorg voor een veilige verkeersafwikkeling bij overwegen (integraal: spoorbaan en weg) op te dragen aan één instantie die daarbij de beschikking krijgt over voldoende financiële middelen en wettelijke bevoegdheden om deze taak uit te voeren;
3. De minister dient een wet te ontwikkelen, dan wel de nieuwe Spoorwegwet aan te vullen waardoor het mogelijk wordt het te ontwikkelen overwegenplan zo spoedig mogelijk en met een zo breed mogelijke steun van de betrokken bestuurlijke partijen tot uitvoering te brengen. Daarbij dient tevens gewaarborgd te zijn dat een bindende uitspraak kan worden gedaan bij belangentegenstellingen tussen de betrokken bestuurlijke partijen. Als ingrediënten voor de beoogde wettelijke regeling kunnen worden genoemd de mogelijkheden tot coördinatie en/of integratie van besluitvormingsprocessen uit de Tracéwet en de bestuurlijke consensus en projectfinanciering uit de Deltawet grote rivieren.

Rapport Schipholtunnel, 11 december 2003.

1. ProRail (Railinfrabeheer) wordt aanbevolen de ontwikkeling van haar veiligheidsmanagement-systeem en de toepassing van veiligheidsstudies (Safety Cases) voor complexe infrastructurele werken de benodigde prioriteit te geven teneinde ook de brandveiligheid van de Schipholtunnel te verbeteren en de kwetsbaarheid voor brand in de tunnel met de daarin toegepaste systemen te verhelpen.
2. De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties wordt aanbevolen te onderzoeken op welke wijze de vigerende regels voor brandpreventie kunnen worden verbeterd om de verschillen tussen de tijdens de bouw gehanteerde normstelling en de normen waaraan tunnels volgens de huidige inzichten zouden moeten voldoen, op te heffen.
3. De betrokken bedrijven ProRail (Railinfrabeheer en Railverkeersleiding) en NS Reizigers wordt aanbevolen hun organisaties zodanig aan te passen dat de brandweer in voorkomende gevallen hen direct van al de benodigde informatie kan worden voorzien.
4. De minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties wordt aanbevolen om de organisatie van de ongevallen- en calamiteitenbestrijding zodanig in te richten dat al de informatie vereist om een calamiteit doelmatig te bestrijden veel sneller beschikbaar is voor de betrokken partijen.
5. De gemeente Haarlemmermeer en ProRail wordt gezamenlijk aanbevolen de brandbestrijding en brandpreventie in de Schipholtunnel in overleg met de Schiphol Groep te integreren in de bestaande bestrijding- en preventiesystemen voor de luchthaven.

Rapport Amersfoort, 16 september 2004.

1. De Vereniging Nederlandse Chemische Industrie wordt aanbevolen haar leden te adviseren een integrale bewaking van de gehele vervoersketen van gevaarlijke stoffen in het leven te roepen, zodat veilig vervoer gegarandeerd is.
2. VOPAK TERMINAL TRR wordt aanbevolen voor ieder type ketelwagen een heldere, eenduidige en op de gebruiker afgestemde vulinstructie op te stellen en er voor zorg te dragen dat ook daadwerkelijk conform diezelfde instructie wordt gewerkt.
3. De VdTÜV wordt – in het licht van de waargenomen problemen - aanbevolen de typegoedkeuring voor de kogelkraan die geldt tot 2004 zo spoedig mogelijk te beëindigen.
4. De VdTÜV wordt tevens aanbevolen het keuringsregime van ketelwagens voor het vervoer van gevaarlijke stoffen te herzien zodanig dat de dichtheid van de reservoirs altijd is gegarandeerd en dat in voorkomende gevallen ten minste kogelkranen en blindflenzen onafhankelijk van elkaar op dichtheid worden beproefd, zodat bij het falen van de een, de dichtheid nog steeds wordt gewaarborgd door de ander.
5. De minister van Verkeer en Waterstaat (i.c. het Directoraal Generaal Goederenvervoer) wordt aanbevolen door internationaal overleg in RID verband te bewerkstelligen:

- dat de keuring en beproeving van ketelwagens zodanig wordt ingericht dat het veilig vervoer van gevaarlijke stoffen is gegarandeerd.
 - dat de technische voorschriften voor de laad- en losopeningen van ketelwagens in het RID zodanig worden aangescherpt dat hierin ten minste 2 veiligheidsbarrières aanwezig zijn.
 - dat reservoirwagens worden voorzien van een vluchtcode.
6. De minister van Verkeer en Waterstaat (i.c. het Directoraal Generaal Goederenvervoer) wordt tevens aanbevolen om het Besluit Vervoer Gevaarlijke Stoffen per Spoor (VSG) zodanig aan te passen dat treinen met gevaarlijke stoffen uitsluitend worden geparkeerd op plaatsen waar geen of nagenoeg geen risico's bestaan voor de omgeving.

DE MAATREGELEN

Rapport Mook, juli 1996.

Naar aanleiding van deze aanrijding is het Normenkader Veilig Werken gerealiseerd en geïmplementeerd.

Rapport Weert, juli 1999.

1. Overwegprogramma loopt (o.a. omvorming alle AKI's al gerealiseerd). Het programma is gericht op het verbeteren veiligheid overwegen.
2. Is niet gerealiseerd.
Aanbeveling is achterhaald omdat budget beschikbaar is gesteld voor de ombouw van Aki's naar Ahob.s, hetgeen heeft geleid tot aanmerkelijke verbetering van de veiligheid op overwegen.
3. Niet aan V&W gericht
4. Niet aan V&W gericht
5. Telerail is vervangen door GSMR (voldoet aan Europese specificaties)
6. Idem
7. Dit is niet realistisch gebleken. Er is klaarblijkelijk geen afdoende technische oplossing beschikbaar.
8. Bij de meest riskante plekken zijn geleidevoorzieningen getroffen. Echter, een plan voor algemene toepassing bij alle overwegen ontbreekt nog steeds.
9. Dit is achterhaald. De veiligheid van overwegen is sindsdien sterk verbeterd.
10. Dit is eveneens niet gerealiseerd.

Rapport Waalhaven, 29 september 2000.

Railion meldt een aantal maatregelen genomen te hebben naar aanleiding van het rapport van de RvTV. Er wordt sindsdien alleen nog geduwd gerangeerd als getrokken rijden absoluut onmogelijk is (dit betreft circa 10% van de gevallen). Bovendien is bij geduwd rangeren een maximum snelheid ingevoerd. Ook ten aanzien van het koppelen zijn de voorschriften aangescherpt (alleen nog bij volledige stilstand). De regels ten aanzien van geduwd rangeren hebben ook hun uitwerking op de veiligheid bij het passeren van onbevaakte overwegen. Daarnaast is het beleid van de sector (met name van ProRail) overwegpassages zoveel mogelijk met AHOB's te beveiligen of - indien mogelijk - geheel te vermijden.

Helaas kan met de huidige techniek volgens Railion mogelijke beïnvloeding van de afstandsbedieningsapparatuur van locomotieven door het telerailsysteem (de radioverbinding tussen machinist en verkeersleiding) niet definitief worden opgelost. Er wordt wel voortdurend gecontroleerd en getest. Het probleem wordt definitief opgelost als GSM-R in dienst komt en ProRail de telerail kan uitschakelen. Overigens uiten dit soort storingen zich wel altijd 'naar de veilige kant'. Dat wil zeggen dat de locomotief automatisch tot stilstand komt.

Er is volgens Railion ook uitvoerig geëxperimenteerd met handsfree mobilifoons. In de praktijk bleken daar echter nogal wat haken en ogen aan te zitten. Er was namelijk altijd nog een zekere vorm van bediening noodzakelijk, waardoor de handsfree apparatuur de facto niet tot een veiligere situatie leidde. Daarom is voorlopig afgezien van invoering. Maar ook op het gebied van mobilifooncommunicatie staan de ontwikkelingen niet stil. In het kader van GSM-R wordt gewerkt aan een nieuwe mobiele telefoon - met betere handsfree opties - die de huidige portofoons zal gaan vervangen.

De regering heeft de normen nog steeds niet concreet aangescherpt. Wel heeft de regering internationaal haar invloed aangewend. In de nieuwe voorschriften wordt zoveel mogelijk geduwd rangeren voorkomen.

Rapport Baarn, 12 oktober 2000.

De NS meldt dat mede naar aanleiding van het ongeval te Baarn de aanpak van het onderzoeksproces en van de organisatie daaromheen is aangepast en verbeterd. Alle werkzaamheden zijn nu in procedures vast-

gelegd, de processen worden gecontroleerd uitgevoerd, de inspectietermijnen worden goed gehandhaafd en er worden regelmatig door een onafhankelijke partij audits op het gehele proces uitgevoerd. Scheurgevoelige binnenwielen worden bovendien geleidelijk vervangen. Uit een recente audit blijkt dat het proces nu goed wordt gecontroleerd en beheerst wordt uitgevoerd.

Rapport Dordrecht, 25 juni 2001.

De NS meldt dat mede op initiatief van het ministerie van Verkeer en Waterstaat er een project is gestart met als doel de veiligheidskritische punten in het spoorwegnet op te sporen, mogelijkheden voor een adequate aanpak van de problematiek te inventariseren en de beste maatregel tegen acceptabele kosten uit te ontwikkelen en te implementeren.

Nadat in een studie een inventarisatie van de zogenaamde 'hot spots' is afgerond, werkt de sector nu volgens de NS voortvarend aan concrete oplossingen. Op basis van een diepgaande analyse van alle alternatieven, wordt momenteel een systeem ontwikkeld en beproefd (ATB++) dat in staat wordt geacht om vrijwel alle STS'en te voorkomen. Dit systeem wordt nu ingevoerd bij de grootste risicoplekken.

Railion wijst voor de uitvoering van de aan haar gedane aanbevelingen naar een totaalprogramma dat de gehele railsector betreft. Dit programma strekt zich uit over een periode van vijf jaar (t/m 2009). Aan het eind van de rit moet het aantal jaarlijks gesignaleerde rood sein passages minimaal zijn gehalveerd t.o.v. 2004. Vooral de situaties waarbij passage van een rood sein tot grotere risico's leidt, krijgen prioriteit. Daardoor betekent halvering van het aantal rood sein passages een risicoreductie van ten minste 75%.

Dit programma omvat vier onderdelen:

1. Eind 2006 is het programma-onderdeel voor het de zichtbaarheid van de seinen afgerond. Veel seinen zijn verplaatst of vernieuwd. Nog steeds is dit niet in alle gevallen voldoende. Ook zal het nieuwe fluxsein tot verbeteringen moeten leiden.
 2. Alle machinisten van de thans rijdende doorlopen een vernieuwd programma van waakzaamheidtests en herinstructie. De regels ten aanzien van het gebruik van communicatiemiddelen zijn aangepast (geen gebruik van mobiele communicatiemiddelen tijdens rangeren) en er is nu een eenduidig afhandelingprotocol voor het rijden door een rood sein waarbij een aantal relevante factoren direct wordt vastgelegd. Dit programma is inmiddels begonnen en wordt automatisch geïntegreerd als standaard opleidingsprogramma.
 3. De deelrijwegen zullen niet meer als standaard worden ingesteld op een aantal 'hotspots'. Ze zijn wel veilig volgens Railion, maar in de beleving van de machinist wordt het niet als logisch ervaren. De automatische rijweginstelling zal dan alleen nog maar met 'hele rijwegen' werken en alleen in bijzondere gevallen kan de treindienstleider - na overleg met de machinist - de gedeelde rijweg instellen.
 4. Omdat er nog lange tijd ook met ATB EG gereden zal worden heeft Nedtrain Consulting een uitbreidingsmodule op dit systeem ontwikkeld (ATB++) waardoor de ATB ook beneden de snelheid van 40 km/h actief wordt. Dit systeem wordt momenteel uitgetest. Naar verwachting kan ATB++ binnenkort operationeel zijn. Het moet dan zijn ingebouwd in alle locomotieven en treinstellen die op het Nederlandse net rijden en op circa 1000 locaties (emplacements, stations enz.) in het land. Dat zijn dan met name de locaties waar riskante situaties zouden kunnen wanneer een trein door het rode sein rijdt.
- Ondertussen (8 jaar na de botsing) zijn nog steeds de ontwerpen voor het proces van de railinfrastructuur niet in overeenstemming met de wettelijke regels. De wet geeft aan dat een machinist altijd op tijd moet kunnen stoppen vanaf het zien van het sein. De zichtbaarheid van de seinen is echter nog onvoldoende om hiervoor te zorgen. Alleen machinisten die de exacte situaties kennen, kunnen de trein op tijd stilzetten. Ondanks deze aanbeveling is de veiligheid op dit punt nog niet voldoende verbeterd.

Rapport Breda, 8 november 2001.

Het ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid meldt dat gepoogd zal worden om in de nieuwe wetgeving van het ministerie van Verkeer en Waterstaat (Spoorwegwet en onderliggende regelgeving) de noodzakelijke verbeteringen aan te brengen. Hiervoor is het ministerie van V&W verantwoordelijk. Uiteindelijk is het Normenkader Veilig Werken geïmplementeerd.

Rapport Voorst, 27 februari 2003.

Het beleid met betrekking tot spoorovergangen is vergaand aangescherpt. De spoorwegovergang bij Voorst is opvallend genoeg nog steeds een gevaarlijke locatie. Volgens de gemeente zal dit altijd een gevaarlijke situatie blijven. In de afgelopen jaren (tot 4 november 2006) vonden er 3 ongevallen plaats, waarvan 2 met dodelijke afloop. De Inspectie Verkeer en Waterstaat wil dat er Automatische Halve Overweg Bomen (AHOB) komen. ProRail en de gemeente blijven echter in gebreke, aldus de Inspectie.

Rapport Schipholtunnel, 11 december 2003.

Volgens het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties waren er ten tijde van de (ver)bouw van de Schipholtunnel (resp. begin van de jaren '80 en '90) nog geen landelijk uniforme regels voor het

bouwen van tunnels en zijn gemeentelijke of binnen de brandweerwereld geldende normen gehanteerd. Een van de doelen van het begin 2001 gestarte project Tunnelveiligheid is deze geconstateerde leemte op te vullen. Bij de beleidsnota tunnelveiligheid deel B is het gewenste veiligheidsniveau in tunnels geformuleerd in de vorm van zowel functionele als prestatie-eisen. De veiligheidseisen voor spoortunnels zijn in een ver gevorderd stadium.

Volgens het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties is de vormgeving van de organisatie van de ongevallen- en calamiteitenbestrijding primair een gemeentelijke verantwoordelijkheid. De minister van BZK ziet het echter als zijn verantwoordelijkheid om op dit gebied initiatieven te nemen die behulpzaam zijn bij een beter functioneren van deze organisatie. De noodzaak tot een betere afstemming tussen overheidshulpdiensten en 'spoorse' partijen heeft er toe geleid dat het in 1997 door BZK uitgegeven 'spoorboekje voor zwaailichten' is geactualiseerd en samen met ProRail en de NVBR is uitgebracht onder de naam Leidraad Voorbereiding Treinincidentbestrijding. Aan de hand van de leidraad kunnen per regio zogenaamde Trein incident management (TIM)-plannen worden gemaakt, waarin afspraken over treinincidentbestrijding worden vastgelegd. Voor de Schipholtunnel is het TIM-plan gereed en verwerkt in het rampenbestrijdingsplan voor Schiphol.

Volgens de NS kan uit het rapport niet worden afgeleid welke informatie van NSR wordt verwacht, laat staan op welke wijze de organisatie aangepast zou moeten worden. Zij vermoedt dat het gaat om informatie over de treinen (type, samenstelling) die bij de calamiteit betrokken zijn alsmede de locatie en beschikbaarheid van locomotieven om gestrand materieel te kunnen wegslepen. Sinds enige jaren is er bij NSR een specifieke Transportbesturingsorganisatie (TBO) ingericht die deze informatie op afroep kan leveren. In die zin is de aanbeveling opgevolgd. Verder vindt de NS dat vooral ProRail verantwoordelijk is voor het verschaffen van relevante informatie aan de brandweer zoals in de rapportage wordt geconstateerd.

Volgens de gemeente Haarlemmermeer is er sinds de tunnelbrand een aantal maatregelen genomen om de voorzieningen in de tunnel, de calamiteitenplannen en de communicatie tussen ProRail en de brandweer te verbeteren. De volgende maatregelen zijn onder andere genomen:

De brandweer Haarlemmermeer heeft een gebruiksvergunning voor de Schipholspoortunnel afgegeven. Jaarlijks wordt de tunnel door controleurs van de brandweer gecontroleerd.

Op 27 maart 2002 en 1 november 2003 hebben multidisciplinaire oefeningen plaatsgevonden. Ook in 2007 is er wederom een multidisciplinaire oefening.

Vanaf augustus 2005 zorgt de luchthavenbrandweer (onder eindverantwoordelijkheid van de gemeente) voor de eerste inzet bij brandbestrijding op de luchthaven, met inbegrip van de onder dat gebied gelegen spoortunnel.

Er zijn contactpersonen van ProRail en de gemeentelijke brandweer aangewezen. De Algemeen Leider van Dienst van ProRail is nu direct telefonisch bereikbaar voor de brandweer.

In april 2004 zijn door ProRail instructies gegeven aan de brandweer Haarlemmermeer.

ProRail heeft de ondergrondse hoogspanningsschakelaars verwijderd, de bewegwijzering op de perrons verbeterd en loze ruimten in de tunnel voorzien van hekken. Ook is ProRail op dit moment bezig met het vernieuwen van de brandmelders.

Het Calamiteitenplan van ProRail en het Rampenbestrijdingsplan Schiphol zijn herzien.

Rapport Amersfoort, 16 september 2004.

De VNCI geeft aan dat ketenbewaking door de chemische industrie al jaren geleden in haar Responsible Care programma is opgenomen. De aanbeveling van de Raad is hiermee in lijn en staat als zodanig los van het incident in Amersfoort. De VNCI zal binnenkort haar standpunt over de aanbeveling in een reactie op de brief van de Raad voor Transportveiligheid aan de minister van V&W kenbaar maken.

Vopak Terminal TTR deelt mee dat zij reeds ruim voordat het onderzoek van de Raad van Transportveiligheid haar rapport heeft uitgebracht de werkinstructie heeft aangepast. Medewerkers zijn geïnstrueerd om volgens de deze instructie te werken en middels controlerondes wordt dit ook gecontroleerd.

Voor het overgrote deel van de ketelwagens is reeds in internationale regelgeving vastgelegd dat meerdere veiligheidsbarrières aangebracht moeten worden. Voor tanks waarvoor bovenlossing is voorgeschreven is dit nog niet het geval en is dit door Nederland in 2004 internationaal aan de orde gesteld. Er bleek geen draagvlak voor aanvullende technische maatregelen, maar wel om meer aandacht te besteden aan 'safety culture', waaronder onderhoud in de hele keten. Dit wordt nog vervolgd.

CONCLUSIE

Het werk van de Onderzoeksraad voor Veiligheid en haar voorgangers is van groot belang. Het is vanzelfsprekend vervolgens wel zaak dat er ook goed met deze aanbevelingen omgegaan moet worden. De raad geeft aanbevelingen aan bedrijven en overheden. De ervaring is echter dat lang niet altijd door de overheid en de overheidsbedrijven snel aanpassingen plaatsvinden na een aanbeveling. De reactietermijn wordt niet altijd gehaald, om dan nog maar niet te spreken over de kwaliteit van de reactie.

Niet over alle aanbevelingen was helder of ze opgevolgd zijn. Dat is teleurstellend. Natuurlijk zijn veel aanbevelingen opgevolgd, maar in enkele gevallen gebeurt dit niet. Op dergelijke momenten wordt de Onderzoeksraad voor Veiligheid hiervan op de hoogte gesteld. Deze raad heeft echter niet als functie om dit proces te volgen. En al helemaal niet om dit politiek aan te kaarten indien zij het niet eens zijn met de afwijzing van een aanbeveling. Daarom zou het beter zijn als de minister dergelijke afwijzingen ook standaard aan de Kamer rapporteert.

In sommige gevallen worden aanbevelingen helemaal niet opgevolgd, zonder dat hier melding over gemaakt wordt. Dit is bijvoorbeeld het geval van de aanbeveling over de zichtbaarheid van seinen naar aanleiding van het ongeval bij Dordrecht. Deze zijn nog steeds niet in overeenstemming met het wettelijke kader. In maart 2007 gebeurde bij Amsterdam Muiderpoort nog een ongeval waarbij de machinist het sein niet goed kon zien. Indien de aanbeveling van de Onderzoeksraad wel was opgevolgd, had dit ongeval mogelijk niet plaats gevonden.

Ook naar aanleiding van het ongeval van Voorst heeft de aanbeveling van de Onderzoeksraad niet geleid tot meer veiligheid bij de gevaarlijke spoorovergang. Maar liefst 3 ongevallen hebben er nog niet toe geleid dat deze overgang veilig is. ProRail en de gemeente blijven hierbij in gebreke. Zij volgen de aanbeveling van de Onderzoeksraad niet op.

Bij andere aanbevelingen duurt het soms wel heel lang voordat er iets mee gebeurd is. In sommige gevallen is er al weer een nieuw rapport van de Onderzoeksraad voordat de vorige aanbevelingen opgevolgd zijn. Het zou goed zijn als er ook minimumnormen komen over de termijn waarin iets met de aanbevelingen gedaan moet worden.

Erg storend is het natuurlijk als de Onderzoeksraad een aanbeveling een aantal maal moet herhalen. Zo is er aan de passages StopTonendSein weinig gebeurd. Deelrijwegen blijven ingesteld worden en rode seinen blijven dus ook gepasseerd worden. De minister komt niet tot maatregelen en verschuilt zich achter de Railverkeersleiding waar de aanbeveling aan gericht is. Deze Railverkeersleiding valt echter onder de verantwoordelijkheid van de minister. Na jarenlange druk van onder andere de Onderzoeksraad lijkt er nu toch echt eens wat gedaan te worden. Het tempo is echter beschamend. In 1999 was de treinbotsing bij Dordrecht, in 2001 het rapport van de Transportraad en afgelopen zomer ging het nog bijna mis bij zowel Tilburg als Zandvoort. Aan deze traagheid moet snel een einde komen.

AANBEVELINGEN

De SP stelt een aantal verbeteringen voor hoe we met deze rapporten om kunnen gaan:

- Eén verantwoordelijke persoon binnen het ministerie die de tijdige behandeling en de kwaliteit hiervan bijhoudt.
- Openstaande aanbevelingen jaarlijks in de begroting bijhouden (net als nu gebeurt met aangenomen Kamermoties).
- Indien een aanbeveling deels of geheel niet wordt overgenomen wordt dit expliciet aan de Kamer gemeld inclusief toelichting, zodra dit duidelijk is.
- Uiterlijk een jaar na het verschijnen van het rapport van de Onderzoeksraad komt het ministerie met een brief naar de Kamer waarin de genomen maatregelen staan.

SP. 