



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

**24-uursRapportage railongeval
Amsterdam**
21 april 2012

Datum 22 april 2012

Inhoud

Samenvatting 3

1 Inleiding 4

1.1 Voorval 4

1.2 Beknopte beschrijving en classificatie 4

2 Het voorval 5

2.1 De melding 5

2.2 Locatie 5

2.3 Betrokken treinen en personeel 6

2.4 Betrokken derden 6

3 Onderzoek Inspectie Leefomgeving en Transport 7

3.1 Onderzoek ter plaatse 7

3.2 Vervolgonderzoek 8

Samenvatting

Voorval

Op zaterdag 21 april 2012 zijn om ongeveer 18:23 uur twee treinen van NS Reizigers frontaal gebotst ter hoogte van de Singelgrachtbrug te Amsterdam. Er zijn volgens niet geverifieerde bronnen, 117 gewonden, waarvan 42 zwaargewonden en grote materiële schade. Ook personeelsleden van NS Reizigers zijn gewond geraakt. Het betreft de stoptrein van Rotterdam naar Uitgeest bestaande uit Sprinter SLT6 materieel en de intercity van Den Helder naar Nijmegen bestaande uit VIRM6 materieel.



Haarlemsdagblad

Melding

De melding is omstreeks 18.35 binnengekomen via het GAOS-meldsysteem van ProRail bij de 1^e niveau piket van de Inspectie. Hierop is de Inspectie direct ter plaatse gegaan. Omstreeks 19.10 was de eerste inspecteur ter plaatse.

Onderzoek

De inspectie doet momenteel onder andere onderzoek naar de infrastructuur, materieel en verkeersleiding. Daarnaast analyseert de inspectie de gebeurtenissen aan de hand van de vastgelegde gegevens (onder andere de ritregistratie uit beide voertuigen en de in de beveiligingsapparatuur gelogde data)

Met de Onderzoeksraad voor Veiligheid en KLPD/OM worden afspraken gemaakt over de door de verschillende partijen in te stellen onderzoeken.

1 Inleiding

1.1 Voorval

Op zaterdag 21 april 2012 zijn om ongeveer 18:23 uur twee treinen van NS Reizigers frontaal gebotst ter hoogte van de Singelgrachtbrug te Amsterdam. Er zijn volgens niet geverifieerde bronnen, 117 gewonden, waarvan 42 zwaargewonden en grote materiële schade. Ook personeelsleden van NS Reizigers zijn gewond geraakt. Het betreft de stoptrein van Rotterdam naar Uitgeest bestaande uit Sprinter SLT6 materieel en de intercity van Den Helder naar Arnhem bestaande uit VIRM6 materieel.

1.2 Beknopte beschrijving en classificatie

De frontale botsing tussen de twee passagierstreinen is voor de Inspectie Leefomgeving en Transport aanleiding om een onderzoek in te stellen. Het voorval wordt door de Inspectie geclassificeerd als een ernstig incident. Factoren die bij dit railongeval een rol kunnen spelen zijn ondermeer de snelheid van de trein, het handelen van de machinist, de staat van het materieel en de inrichting en toestand van de infrastructuur.

De Inspectie Leefomgeving en Transport doet als toezichthouder op de spoorwegveiligheid onderzoek naar ongevallen op het openbare spoorwegnet. De bevoegdheid en verantwoordelijkheid hiertoe is vastgelegd in de artikelen 66 en 69 van de Spoorwegwet.

Door middel van een onderzoek ter plaatse en een vervolgonderzoek beoordeelt de Inspectie de omstandigheden waaronder dit ongeval heeft plaatsgevonden. Doel is na te gaan of wettelijke bepalingen waarop de inspectie toezicht houdt al dan niet zijn overtreden. De resultaten van het onderzoek van de Inspectie worden gebruikt voor berichtgeving aan de samenleving, voor het verrichten van analyses, als leermoment voor de op het spoor actieve partijen en ter onderbouwing van mogelijke sancties.

Deze rapportage omschrijft de vastgestelde en geverifieerde feiten die kort na het ongeval zijn onderzocht, voor zover bekend rond 16.00 uur op zondag 22 april 2012.

2 Het voorval

2.1 De melding

Op zaterdag 21 april 2012 om 18.35 uur wordt het eerste niveau piket van de Crisisorganisatie van de Inspectie Leefomgeving en Transport, Domein Rail en Wegvervoer (DRW) door het GAOS-meldsysteem van ProRail geïnformeerd over het railongeval te Amsterdam.

Op grond van de melding wordt het ongeval door de Inspectie direct geclassificeerd als een ernstig incident. De wachtdienst gaat met vier personen ter plaatse. Door de aanwezige crisiscoördinator van de inspectie is een Backoffice ingericht.

De Inspectie is om 19.10 uur ter plaatse. De Inspectie is na melding vanuit het COPI "redding gereed" omstreeks 21.14 uur gestart met diverse onderzoeken. Ter plaatse wordt door de Inspectie samengewerkt met een Verkeer Specialist Rail (VSR) van het KLPD en de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV).

2.2 Locatie

Ter hoogte van de Singelgrachtbrug te Amsterdam, tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Sloterdijk zijn op spoor SC twee passagierstreinen frontaal op elkaar gebotst.



Haarlemsdagblad

2.3 **Betrokken treinen en personeel**

Bij het voorval zijn de volgende treinen betrokken:

- NS stoptrein 4058 (Sprinter SLT6) Rotterdam – Zaandam
- NS Intercity 3067 (VIRM6 (dubbeldekker)) Den Helder – Nijmegen

Personeel

- Machinst NS stoptrein 4058
- Machinist in opleiding (daadwerkelijke bestuurder) NS Intercity 3067
- Begeleider van machinist (feitelijke verantwoordelijke) NS Intercity 3067

Deze personen zijn tijdens het ongeval gewond geraakt

2.4 **Betrokken derden**

In beiden treinen zaten reizigers

3 Onderzoek Inspectie Leefomgeving en Transport

3.1 Onderzoek ter plaatse

Materieel

In beide treinen zijn de situaties vastgelegd (standen van de hendels en schakelaars).

De dragers waarop de data uit het automatische rit registratie systeem (ARR) van beide treinen zijn vastgelegd, zijn zeker gesteld voor verdere analyse van snelheid en bedienhandelingen.

De treinen zijn op zondag 21 april omstreeks 11.00 uur vrijgegeven voor verplaatsing naar de werkplaats in Haarlem. Hier zijn middelen aanwezig om de diagnose systemen van beide treinen te analyseren. De NS stoptrein 4058 is omstreeks 11.15 versleept naar Haarlem. De NS intercity 3067 is niet rijvaardig bevonden en zal ter plekke worden afgesloten en bewaakt. Er wordt hiervoor nog een plan gemaakt, hoe deze nu af te voeren.

Beide treinen waren voorzien van ATB eerste Generatie (EG) apparatuur waarin ook ATB verbeterde versie (ATB-VV) is geïnstalleerd.

Infrastructuur

De infrastructuur is ingemeten en vastgelegd gezamenlijk met de OVV en de VSR van het KLPD. De infrastructuur is onderzocht, waaronder de stand van de wissels. Geconstateerd is dat op wissel 489a sporen aanwezig zijn waaruit blijkt dat dit wissel door de stoptrein is opengereden. Het wissel is door stoptrein 4058 als laatste bereden.

De sturing en stand van wissel 489a wordt nader onderzocht, alsmede de kabels van de wissel. Ook de betrokken seinen en aansturende relais en kabels worden nader onderzocht.

De laatste seinen in de rijweg van beide treinen waren niet uitgerust met ATB-vv bakens.

Verkeersleiding

Er heeft een interview plaatsgevonden met de teamleider van ProRail Verkeersleiding, die dienst deed ten tijde van het ongeval. De beide betrokken treindienstleiders zijn op zondagmiddag 22 april geïnterviewd. De gegevens hiervan zijn nog niet verwerkt in deze rapportage.

Eerste onderzoek van de bediensystemen van de betreffende treindienstleiders wijst erop dat voor intercity 3067 een rijweg was ingesteld. Dit onderzoek wijst er verder op dat voor stoptrein 4058 geen rijweg zou zijn ingesteld. Dit wijst, samen met het feit dat wissel 489a open gereden is op een mogelijke stop tonend sein passage van stoptrein 4058.

Daarnaast bestaat het vermoeden dat het zicht van de machinist werd belemmerd door de laagstaande zon. Dit vermoeden zal nog nader worden onderzocht.

3.2 **Vervolgonderzoek**

Analyse van de eerste gegevens doen vermoeden dat de NS stoptrein 4058 een stop tonend sein (STS) heeft gepasseerd. Verder onderzoek van data zal moeten uitwijzen of dit vermoeden bevestigd wordt. Ook zullen alle betrokkenen worden geïnterviewd. De betrokken machinisten van zowel de stoptrein als de intercity zijn, vanwege hun verwondingen, nog niet geïnterviewd. Ook zal worden onderzocht welke factoren daarnaast een rol hebben gespeeld bij dit ongeval.

Op maandagochtend omstreeks 10.00 uur zal er bij de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV) overleg plaatsvinden over het vervolgonderzoek. De komende week wordt bepaald wat de onderzoeksvragen voor het vervolgonderzoek van de inspectie zijn en wanneer de rapportage hiervan gereed is.