

Vergaderjaar 2014–2015

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 175

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 november 2014

Hier bijgevoegd ontvangt u het onderzoeksrapport van de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) «Ontsporing goederentrein bij Borne» naar aanleiding van de ontsporing op 6 november 2013¹. Hieronder ga ik achtereenvolgens in op de feitelijke gebeurtenissen en bevindingen van ILT en mijn beleidsreactie.

Feitelijke gebeurtenissen en bevindingen van ILT

Naar aanleiding van de ontsporing van een goederentrein bij Borne heeft ILT onderzoek uitgevoerd. Dit heeft zich met name gericht op het vinden van de oorzaak van dit incident en op de wijze waarop door de daarbij betrokken organisaties invulling is gegeven aan hun verantwoordelijkheden. Op basis van dit onderzoek is gebleken dat de volgende feitelijke gebeurtenissen hebben plaatsgevonden.

Op 6 november 2013 ontspoorde een goederentrein, komend vanuit de richting Hengelo, vlak voor station Borne. Deze ontsporing wordt opgemerkt door de machinist van een Intercity-trein vanuit tegengestelde richting, die meteen een alarmoproep doet. Als gevolg van deze alarmoproep schakelt de machinist van de goederentrein, die de ontsporing nog niet had opgemerkt, de motoren uit. Ongeveer 4 kilometer na de ontsporing komt de goederentrein tot stilstand.

Als gevolg van deze ontsporing is het spoor over een afstand van ongeveer 4 kilometer zwaar beschadigd. Vrijwel alle dwarsliggers zijn gebroken, acht overwegen en de treindetectie-apparatuur zijn zwaar beschadigd. De herstelwerkzaamheden aan het spoor kostten circa € 2,5 mln. en hebben enkele dagen geduurd.

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

De directe oorzaak van de ontsporing was een beschadigd wiel van één van de goederenwagens. Deze beschadiging was het gevolg van een langdurig proces van schade-ontwikkeling van minimaal enkele maanden. Bij technische controles is dit echter nooit naar voren gekomen. ILT concludeert dat er onvoldoende samenwerking was tussen de goederenvervoerder, CapTrain, en de voor het onderhoud van de goederenwagen verantwoordelijke organisatie, Voest Alpine Railpro, en dat onvoldoende gebruik is gemaakt van relevante informatie hierover van ProRail. Uit gegevens van het meetsysteem van ProRail voor de belasting van het spoor, «Quo Vadis», is immers gebleken dat de ontspoorde goederenwagen al vanaf 2011 frequent een afwijkend loopgedrag had. Noch CapTrain noch Voest Alpine Railpro hebben op basis daarvan adequate reparaties uitgevoerd. Tijdige reparatie had dit incident wellicht kunnen voorkomen. Op basis daarvan concludeert ILT dat zowel CapTrain als Voest Alpine Railpro overtredingen hebben begaan. ILT heeft inmiddels aan beide bedrijven gevraagd welke verbetermaatregelen zij nemen om deze overtredingen op te heffen en herhaling te voorkomen.

In aanvulling daarop concludeert ILT dat de veiligheidscommunicatie tussen de treindienstleider en de machinisten niet goed heeft gefunctioneerd. Zo kon de machinist van de ontspoorde goederentrein de alarmoproep niet goed verstaan. Daarom zette hij geen remming in, die tot meer lawaai zou leiden, maar schakelde hij alleen de motoren uit. Als gevolg daarvan komt de goederentrein pas na 4 kilometer na het begin van de ontsporing tot stilstand. Bovendien kon een machinist van een Sprinter-trein, die de ontspoorde goederentrein had gezien, geen telefonisch contact krijgen met de treindienstleider, omdat deze een fout had gemaakt bij het bedienen van het telecommunicatiesysteem.

Beleidsreactie

Ik deel de oproep van ILT dat de spoorsector adequate maatregelen moet nemen om ontsporingen zo veel mogelijk te voorkomen, in het bijzonder door materieeltekorten die kunnen leiden tot een ontsporing tijdig te signaleren en repareren. Dit is in lijn met mijn brief aan uw Kamer van 16 april 2014 (Kamerstuk 29 893, nr. 166) over eerdere aanbevelingen van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, onder andere naar aanleiding van de ontsporing van een goederentrein bij Amsterdam Muiderpoort op 22 november 2008.

ProRail is al enkele jaren bezig om ter voorkoming van dit soort incidenten waarschuwingssystemen te installeren. In mijn brief van 16 april jongstleden heb ik uw Kamer daarover geïnformeerd. Het gaat daarbij om zogenaamde «hot box detectiesystemen», die bestaan uit sensoren langs het spoor die detecteren of er sprake is van een te hoge temperatuur van een wiel of lager, de constructie waarin het wiel ronddraait, en om het «Quo Vadis»-systeem, dat de belasting van het spoor meet. Tijdige actie op basis van informatie hieruit over bijvoorbeeld een te heet lager, overbelasting, onbalans of gebrekkige wielbandkwaliteit vermindert de kans op ontsporingen. Eind 2014 is de implementatie hiervan afgerond en zijn de «hot box detectiesystemen» voorzien van een actieve doorgesignalering naar de treindienstleiders bij overschrijding van een bepaalde temperatuur. In het eerste kwartaal van 2015 is bovendien het «Quo Vadis»-systeem voorzien van een actieve doorgesignalering naar de treindienstleiders bij overschrijding van een bepaalde spoorbelasting. De treindienstleiders krijgen concrete instructies hoe te handelen bij dergelijke overschrijdingen.

ProRail stuurt inmiddels bovendien alle relevante informatie uit deze systemen naar alle vervoerders, zodat het betreffende materieel gerepa-

reerd en zo nodig uit dienst genomen kan worden. Het is primair de verantwoordelijkheid van de vervoerders en van de onderhoudsorganisaties om ervoor te zorgen dat het materieel van goede kwaliteit is.

Om fouten bij het bedienen van het telecommunicatiesysteem terug te dringen heeft ProRail hier inmiddels bijzondere aandacht aan besteed en is sinds december 2013 het oefenen met het opzetten en afbreken van een alarmoproep opgenomen in de jaarlijkse herinstructie van treindienstleiders.

ILT heeft inmiddels CapTrain en Voest Alpine Railpro aangeschreven met het verzoek om binnen zes weken aan te geven welke maatregelen zij nemen om de geconstateerde overtredingen op te heffen en om herhaling in de toekomst te voorkomen. ILT zal dit nauwgezet volgen en hier streng op toezien. Samen met de hierboven vermelde, al door ProRail in gang gezette verbetermaatregelen moeten de kans op ontsporingen en de risico's als gevolg daarvan verder worden teruggedrongen.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
W.J. Mansveld