

*Onderzoek naar ontsporing goederentrein Apeldoorn***Railvervoer moet snelheidsbeheersing en veilige belading verbeteren**

Een te hoge snelheid is de belangrijkste oorzaak geweest van de ontsporing van een goederentrein waardoor op 30 april 2003 bij Apeldoorn een grote ravage ontstond. Ook het onvoldoende vastzetten van de lading (rollen staal) is waarschijnlijk van invloed geweest. De Onderzoeksraad voor veiligheid, onder voorzitterschap van mr. Pieter van Vollenhoven, signaleert dit in zijn vandaag verschenen rapport over dit treinongeval.

De Raad stelt dat het waarborgen van de juiste snelheid bij dit vervoer vrijwel volledig wordt overgelaten aan menselijk handelen, met name van de machinist. Wanneer de alertheid van de machinist tekort schiet, bijvoorbeeld doordat de machinist wordt overvallen door slaperigheid, zijn er geen technische maatregelen die dat opvangen. Het ATB-systeem, dat ingrijpt bij te hoge snelheid, houdt namelijk alleen rekening met de ter plaatse geldende baanvaknelheid, niet met de specifieke snelheidsbeperkingen van bepaalde treinen, zoals zwaar beladen goederentreinen. Ook controleert het systeem niet in hoeverre een trein voldoende afremt om bij het volgende sein niet sneller te rijden dan dat sein toestaat.

Volgens de Raad zal railvervoerder Railion zijn veiligheidsmanagementsysteem moeten verbeteren, zodat de risico's van het rijden met goederentreinen voldoende worden onderkend en zo veel mogelijk worden beperkt. Daarbij dient Railion in ieder geval rekening te houden met de (grote) snelheidsoverschrijdingen die kunnen optreden wanneer de maximum snelheid niet door elektronische hulpmiddelen wordt afgedwongen. Er zou een technische voorziening moeten worden getroffen die dit gevaar wegneemt, zo lang het probleem niet wordt opgelost door de introductie van een ATB-systeem van de nieuwe generatie. Ook is er naar de mening van de Raad meer preventief toezicht op machinisten nodig in de vorm van het regelmatig uitlezen van het ritregistratiesysteem in locomotieven (een soort tachograafschijf).

Een tweede tekortkoming is de manier waarop in deze trein de rollen staal waren vastgezet. Op dit punt werden bij de ontspoorde trein verscheidene gebreken geconstateerd. Uit het onderzoek is naar voren gekomen dat bij het beladen onvoldoende rekening werd gehouden met het feit dat de rollen, afkomstig van Corus in IJmuiden, geolied waren. Daardoor gingen ze gemakkelijker glijden, op het moment dat de trein te snel over een wissel een bocht nam, dan wanneer de rollen 'droog' waren geweest. Noch Corus, noch de railvervoerder Railion had daar rekening mee gehouden. De Raad beveelt aan dat zowel verlader Corus als vervoerder Railion zijn werkprocessen zodanig aanpast dat risico's zoals het glijden van 'glad', geolied staal vermeden worden.

De spoorwegbeheerder Prorail heeft meetgegevens over de actuele staat waarin het spoor voor het ongeval verkeerde, niet kunnen leveren. Ook al heeft het sporenonderzoek geen informatie opgeleverd waaruit blijkt dat de infrastructuur een belangrijke bijdrage heeft geleverd aan de ontsporing, toch acht de Raad dit onwenselijk, ook omdat dit het onderzoek naar achterliggende oorzaken belemmert.

De Inspectie Verkeer en Waterstaat, die belast is met het overheidstoezicht op het railverkeer, wordt aanbevolen scherper te letten op de wijze waarop railvervoerders de veiligheid van het vervoer beheersen en een inspectieprogramma op te stellen voor het controleren van de maximumsnelheden van goederentreinen.

Mededeling voor redacties

Het volledige rapport van de Onderzoeksraad voor veiligheid, getiteld 'Ontsporing goederentrein Apeldoorn op 30 april 2003' kan worden geraadpleegd op de website van de Raad (www.onderzoeksraad.nl). Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot het hoofd Voorlichting van de Raad, de heer A.M. Sanders. Telefoon 070 3337000, 070 3563922 of 06 53 111389.