

PERSBERICHT

Den Haag, 30 november 2006

Onderzoeksraad voor Veiligheid onderzocht ontsporingen Amsterdam CS **Geen gemeenschappelijke oorzaak treinontsporingen**

Drie treinontsporingen die in juni en augustus 2005 plaatsvonden op het westelijke emplacement van Amsterdam Centraal hadden geen gemeenschappelijke oorzaak. In zijn onderzoek naar deze ontsporingen heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid, onder voorzitterschap van prof. mr. Pieter van Vollenhoven, wel vastgesteld dat de ontsporing van 10 juni direct voortvloeide uit de herstelwerkzaamheden na de ontsporing van 6 juni. Onvolkomenheden in het spoorwegemplacement, als gemeenschappelijke oorzaak van de drie ongevallen, sluit de Raad uit.

De eerste ontsporing, op 6 juni, was veroorzaakt doordat van een wiel van één van de wagons van een met grond beladen goederenwagon de wielband afliep. Deze ontsporing leidde tot grote schade aan de railinfrastructuur doordat wagons naast de rails terechtkwamen en kabels van het beveiligingssysteem kapot reden. Om na herstelwerkzaamheden het treinverkeer weer zo snel mogelijk op gang te kunnen laten komen, had de door Prorail ingeschakelde aannemer een schakeling van het veiligheidssysteem buiten werking gesteld. Dat leidde indirect tot de ontsporing van 10 juni. De overbrugde veiligheidsschakeling had er namelijk voor gezorgd dat treinen dwars door een verkeerd staande wissel konden rijden, waardoor deze werd beschadigd en uiteindelijk op 10 juni een lege kolentrein uit de rails werd gedrukt.

Het aflopen van de wielband van de grindtrein, de oorzaak van de eerste ontsporing, geeft de Onderzoeksraad aanleiding om vast te stellen dat de controle van de wagons, die plaatsvindt voor elke reis, heeft tekortgeschoten. De wielband moet al geruime tijd niet hebben beantwoord aan de gestelde eisen. De Raad richt dan ook aanbevelingen tot de eigenaar van de wagons, Voest Alpine Railpro, en tot de Inspectie Verkeer en Waterstaat, om respectievelijk het onderhoud en het toezicht daarop te verbeteren.

De ontsporing van 10 juni kon ontstaan doordat bij de herstelwerkzaamheden onvoldoende communicatie plaatsvond tussen de verschillende betrokkenen, onder leiding van Prorail. Er is onvoldoende gecontroleerd of alle werkzaamheden volledig waren afgerond, voordat het spoor weer in dienst werd genomen. Prorail moet, aldus de Raad in een aanbeveling, haar veiligheidsmanagement systeem en het Calamiteitenplan Rail zodanig aanpassen en verder implementeren dat de veiligheid van de dagelijkse werkprocessen is geborgd. Misverstanden tussen betrokkenen, onder wie aannemers, moeten zoveel mogelijk worden uitgesloten.

Het onderzoek naar de ontsporing van 15 augustus 2005, waarbij een geduwde reizigerstrein uit de rails liep, is nog niet afgerond. Wel heeft de Raad nu al aan ProRail en NS Reizigers een brief gestuurd over deze ontsporing. Daarin staat dat zij gezamenlijk moeten uitsluiten dat een lange geduwde trein met vol vermogen door een krappe S-boog rijdt. Gebleken is dat deze combinatie van factoren kan leiden tot ontsporingen.

Mededeling voor redacties

Het volledige rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, getiteld 'Ontsporingen Amsterdam CS', kan worden geraadpleegd op de website van de raad (www.onderzoeksraad.nl). Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot de woordvoerder van Raad, Fred Sanders, via 070 3337000, 070 3563922 of 06 53 111389.