

PERSBERICHT

Den Haag, 20 december 2007

Ontsporingrisico onvoldoende onderkend

Onderzoeksraad onderzocht ontsporing geduwde intercity

De Onderzoeksraad voor Veiligheid, onder voorzitterschap van prof. mr. Pieter van Vollenhoven, heeft onderzoek verricht naar de ontsporing van een geduwde intercity bij Amsterdam. De Raad concludeert dat NS Reizigers het ontsporingrisico van nieuwe of gewijzigde treinen diepgaander moet onderzoeken.

In juni en augustus 2005 vonden er drie treinontsporingen plaats op het westelijk emplacement van Amsterdam Centraal. Hierbij rees het vermoeden dat er wellicht sprake was van een gemeenschappelijke oorzaak. Dit bleek niet het geval te zijn. Over de twee ontsporingen op 6 en 10 juni 2005 heeft de Raad in november 2006 een rapport gepubliceerd.

Na de twee ontsporingen in juni, ontspoorde op 15 augustus 2005 opnieuw een trein op Amsterdam Centraal, ditmaal een geduwde intercity. Het betrof een nieuw concept waarbij een lange trein (locomotief met 12 rijtuigen) werd voorzien van een stuurrijtuig zodat de trein zowel geduwd als getrokken kon rijden, deze samenstelling is in 2003 toegelaten.

De ontsporing is veroorzaakt door een combinatie van verschillende factoren. De kern van de oorzaak is dat de trein met maximale duwkracht door een krappe S-bocht werd geduwd. Bij het onderzoek naar de achterliggende oorzaken heeft de Onderzoeksraad vooral naar de toelating gekeken.

NS Reizigers is eindverantwoordelijk voor de toelating van nieuwe treinen. Het onderzoek dat NS heeft laten verrichten naar de veiligheid van deze trein is voornamelijk verricht met behulp van computerberekeningen. Uit deze berekeningen bleek dat de trein maar net voldeed aan de daarvoor geldende veiligheidscriteria. De Raad beveelt NS Reizigers aan om, zeker in geval van twijfel, niet blind te varen op computerberekeningen maar ook uitgebreide, wetenschappelijk verantwoorde praktijkmetingen te doen. De Inspectie Verkeer en Waterstaat wordt aanbevolen hierop toezicht te houden.

Het toelatingsonderzoek is niet uitgevoerd met gegevens die zijn gebaseerd op de actuele situatie van de infrastructuur. NS Reizigers had dit wel moeten doen. Maar ProRail, verantwoordelijk voor het aanleveren van de juiste gegevens over de infrastructuur, had dit uit eigen beweging ook moeten doen. Gebleken is verder dat ProRail over onvoldoende kennis over de exacte ligging van de infrastructuur beschikte. Bij deze organisatie is ook niet precies bekend op welke plekken (oude) spoorweg-infrastructuur afwijkt van de huidige voorschriften. De Raad beveelt ProRail om deze kennis paraat te hebben en beleid te ontwikkelen over de wijze waarop met deze afwijkingen zal worden omgegaan.

Noot voor de redactie:

Het volledige rapport van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, getiteld 'Ontsporing Amsterdam 15 augustus 2005' kan worden geraadpleegd op de website van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (www.onderzoeksraad.nl). Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot de woordvoerder van de Onderzoeksraad, de heer Gerrit van der Kooy 0653 144 719 of 070 3337000.