

Den Haag, 11 december 2012

### **Passeren rood sein niet opgemerkt bij treinbotsing Amsterdam**

**Vlak voordat zaterdag 21 april 2012 twee treinen bij Amsterdam Westerpark met elkaar botsten, merkte noch de machinist, noch de verkeersleiding, noch de beveiligingstechniek op dat een van beide treinen door een rood sein was gereden. Vanwege werkzaamheden aan het spoor was de dienstregeling bovendien te krap gepland. Dat schrijft de Onderzoeksraad voor Veiligheid vandaag in het rapport 'Treinbotsing Amsterdam Westerpark'. Het onderzoek laat ook zien dat de NS meer moet doen om het letsel bij reizigers te beperken.**

Door de botsing tussen een sprinter en een intercity raakten tenminste 190 van circa 425 inzittenden gewond, van wie ruim 20 ernstig. Eén van de ernstig gewonde reizigers overleed de dag na het ongeval. Het onderzoek richt zich op drie zaken: De precieze gebeurtenissen die vooraf gingen aan de botsing, de wijze waarop het risico op een botsing als gevolg van een roodseinpassage wordt beheerst en de botsveiligheid van treinen. De oorzaken van deze botsing zijn niet uniek. Daarom zijn maatregelen nodig om herhaling te voorkomen.

#### **Oorzaken botsing**

Op de dag van de botsing werd aan het spoor gewerkt tussen Amsterdam Sloterdijk en Zaandam. Daardoor moesten treinen tussen Amsterdam Centraal en Amsterdam Sloterdijk in beide richtingen van hetzelfde spoor gebruik maken. De dienstregeling was die dag te krap gepland, waardoor de hele dag veel rode seinen nodig waren om het treinverkeer veilig te laten verlopen. De machinist van de sprinter maakte een vergissing en reed op dit traject een rood sein voorbij, waardoor de sprinter en de intercity frontaal op elkaar af reden en uiteindelijk botsten. Niet alleen de machinist van de sprinter, maar ook de verkeersleiding en de beveiligingstechniek merkten niet op dat de sprinter door een rood sein was gereden.

NS heeft aan zijn machinisten onvoldoende duidelijk gemaakt dat zij na het passeren van een geel sein hun volledige aandacht op het volgende sein moeten richten. De machinist krijgt ook geen waarschuwing als het mis gaat. De aangepaste planning die de NS vanwege de werkzaamheden had gemaakt, was strijdig met de planningsnormen van spoorbeheerder Prorail. Prorail geeft op zijn beurt wel goedkeuring aan de dienstregeling voor het gehele jaar, maar toetst niet de dagelijkse afwijkingen die vervoerders daarop doorvoeren. Prorail geeft weinig prioriteit aan het conflictvrij houden van de dienstregeling.

De NS en Prorail moeten volgens de Onderzoeksraad zorgen voor een conflictvrije planning en uitvoering van het treinverkeer. De staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu moet aansturen op continue afname van het aantal conflicten. NS moet een systeem invoeren dat waarschuwt bij het naderen en passeren van een rood sein. ProRail moet zorgen dat treinen automatisch tot stilstand worden gebracht als een machinist door rood dreigt te rijden, dat de treindienstleiders dan worden gewaarschuwd en dat de seinen voor inhalende of tegemoetkomende treinen automatisch op rood worden gezet. De Onderzoeksraad benadrukt dat spoorbedrijven wettelijk verplicht zijn om alles aan veiligheid te doen wat in hun macht ligt.

#### **Botsveiligheid**

De Onderzoeksraad heeft ook de botsveiligheid van de treinen onderzocht. Daarbij zijn de constructie en het interieur van de betrokken treinen bekeken. Het valt op dat één van beide treinen weliswaar beschikt over voorzieningen om de impact van botsingen te beperken zoals crash-absorbers, maar dat deze maatregelen slechts gedeeltelijk werken bij een botsing van twee verschillende treintypes.

Mededeling voor redacties

Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot de woordvoerders van de Raad, Sandra Groenendal, 0623 175 701 of Wim van der Weegen 0623 464 277

Door te zorgen dat een inzittende bij een botsing geen grote afstand in de trein kan overbruggen, wordt de maximale snelheid waarmee hij tegen het interieur botst beperkt. Te denken valt aan tussenwanden of verspringingen in de gangpaden. Daarnaast kunnen ook maatregelen aan het interieur zelf zorgen voor minder letsel. Bijvoorbeeld door stoelen, tafels en wanden van meegevend materiaal te maken en door scherpe hoeken in het interieur af te ronden.

De NS heeft zich bij de aanschaf en revisie van treinen beperkt tot de wettelijke technische minimumeisen. De Onderzoeksraad concludeert dat NS hiermee geen invulling gaf aan de wettelijke zorgplicht om treinen zo veilig mogelijk te maken. De inspectie Leefomgeving en Transport heeft NS niet aangesproken op zijn wettelijke zorgplicht voor de botsveiligheid van treinen.

In Europees verband is enkele jaren geleden onderzoek gedaan naar de botsveiligheid van het interieur van treinen. De resultaten hiervan worden verwerkt in Europese regelgeving. De minister van Infrastructuur en Milieu heeft niet zoals bijvoorbeeld in Engeland vooruitlopend hierop de resultaten van dit onderzoek verwerkt in de nationale toelatingseisen van reizigerstreinen.

De Onderzoeksraad voor Veiligheid vindt dat de NS eisen aan botsveiligheid moet stellen bij de aanschaf of aanpassing van treinen en haalbare veiligheidsverbeteringen moet doorvoeren. De minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu moeten de kennis op het gebied van botsveiligheid verwerken in de toelatingseisen van treinen. Treinfabrikanten Bombardier en Siemens moeten aanvullend onderzoek doen waarin de lessen van de treinbotsing Amsterdam Westerpark worden verwerkt in toekomstige treinontwerpen.

#### **Onderzoeken**

Parallel aan het onderzoek van de Onderzoeksraad naar de achterliggende oorzaak van het ongeval en de botsveiligheid van treinen, hebben ook andere partijen vanuit hun eigen taak en verantwoordelijkheid onderzoek gedaan naar respectievelijk de oorzaak van het ongeval en de registratie van de slachtoffers direct na het ongeval. Het gaat om NS en Prorail, de Inspectie voor Leefomgeving en Transport en de Inspectie Veiligheid en Justitie samen met de Inspectie voor de Gezondheidszorg.

Mededeling voor redacties

Voor nadere informatie kunt u zich wenden tot de woordvoerders van de Raad, Sandra Groenendal, 0623 175 701 of Wim van der Weegen 0623 464 277