

Risico's op 't spoor moeten verder omlaag

Op het spoor heerst een afschuifcultuur. Bij incidenten en ongelukken wijzen de betrokken partijen vooral naar elkaar. Ieder voor zich treft maatregelen om nieuwe voorvallen te voorkomen, maar ze zoeken niet gezamenlijk naar een oplossing. Dat is niet onze maar hún verantwoordelijkheid, zo wordt vaak geredeneerd.

Dit beeld kwam naar voren tijdens een bijeenkomst op maandagavond 6 februari bij Arcadis in Amersfoort die door de Afdeling Railsystemen van KIVI NIRIA was belegd. De twee inleiders, ing. Albert Sloetjes en Ron Damstra van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, gaven de ruim honderd aanwezigen een schets van het werk van de raad, speciaal waar het de veiligheid op het spoor betreft.

De Onderzoeksraad is een zelfstandig bestuursorgaan, qua positie vergelijkbaar met de Algemene Rekenkamer. In opdracht van de regering of op eigen initiatief verricht de raad onderzoek naar ongevallen en incidenten op terreinen zoals transport, netwerken (stroom, gas), defensie en de bouw. Niet om de schuldvraag vast te stellen (dat doet bijvoorbeeld justitie), maar om lering te trekken. Daarbij gaat de aandacht vooral uit naar structurele oorzaken van ongevallen.

De raad heeft verregaande onderzoeksbevoegdheden.

Betrokken partijen zijn verplicht informatie te verstrekken, de raad kan onder ede getuigen horen, ze kan voorwerpen in beslag nemen (tachograaf, black box), en ze kan de ongevalssituatie bevriezen tot onderzoekers duidelijkheid hebben over de oorzaken. Maar de raad heeft geen sanctiemogelijkheden. Na onderzoek, en als alle partijen gehoord zijn, volgt er een rapport met aanbevelingen, maar deze kunnen niet worden afgedwongen. 'Als betrokkenen die niet overnemen, is het aan de publieke opinie of volksvertegenwoordiging om actie te ondernemen', aldus Sloetjes.

De afgelopen jaren heeft de raad onder andere onderzoek gedaan naar het spoorwagongeluk bij Muiderpoort in 2008. Hier ontspoorde zeven wagons (waarvan vier zijn gekanteld) van een trein met 25 met kalk beladen wagons ten gevolge van een warmgelopen wielbevestiging. Geen slachtoffers, wel vijf miljoen euro schade. Dergelijke ontsporingen doen zich eens per jaar voor.

'De Onderzoeksraad stelde bij betrokken bedrijven een beperkte taakopvatting vast', zegt Damstra. 'Ieder van de partijen heeft maatregelen getroffen om iets dergelijks in de toekomst te voorkomen, maar er is niet samen naar

oplossingen gezocht. Het reactieve veiligheidsbeleid moet proactief worden, maar dat is nog steeds niet het geval'.

Alleen op HSL-Zuid en Betuweroute is automatische detectie van warmlopers ingevoerd. Detectie van afwijkende wiellasten bestaat in Nederland alleen bij de spoortunnel in Best. NS-Reizigers heeft – overigens al sinds 2000 – dynamisch onderhoudsmanagement ingevoerd, dat 90% van alle warmlopers voorkomt.



'Het spoor is de afgelopen decennia niettemin aanmerkelijk veiliger geworden', stelt Sloetjes. De trend is: minder ongevallen, en minder slachtoffers onder treinreizigers, baanwerkers en andere weggebruikers. Maar de risico's moeten verder omlaag.

In 2009 waren er acht nabotsingen na negeren van een rood sein, en ook de gladde sporen in de herfst vormen een risico. Nog steeds zijn 700 van de 2100 spoorwegovergangen in Nederland onbewaakt.

Henk Tolsma,
technisch journalist