

Vergaderjaar 1992–1993

23 188

Spoorwegongeval te Hoofddorp

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 2 juni 1993

Onlangs is mij het verslag van het spoorwegveiligheidsonderzoek van de NS naar het spoorwegongeval te Hoofddorp van 30 november 1992 aangeboden.

Aangezien het gaat om een zeer omvangrijk en zeer technisch rapport met daarnaast veel persoonlijke gegevens en verklaringen zend ik u hierbij een korte, zakelijke samenvatting.

Het volledige rapport zal ten behoeve van uw kamerleden vertrouwelijk ter inzage worden gelegd.¹

Wellicht ten overvloede wijs ik op het feit, dat zowel de Spoorwegongevallenraad onder leiding van mr. Pieter van Vollenhoven als het Openbaar Ministerie, een onderzoek naar dit ongeval instellen.

De openbare hoorzitting van de Spoorwegongevallenraad heeft inmiddels plaatsgevonden. De bevindingen van de Spoorwegongevallenraad, waarin het onderhavige rapport van de NS zal worden betrokken, zullen zodra dit klaar is direct openbaar worden gemaakt.

Ten aanzien van de aanbevelingen zoals die door de onderzoekscommissie zijn gedaan (zie bijlage) heeft de hoofddirectie van de NS bericht dat zij alle aanbevelingen heeft overgenomen conform de door de commissie aangegeven planning en met de volgende kanttekeningen:

– Bij het ontwikkelen van een systeem om geplande tijdelijke snelheidsbeperkingen af te dwingen door ATB en seingeving dient er naast inzicht in de technische mogelijkheden ook inzicht te komen in kosten/nut verhouding en in de exploitatieve mogelijkheden. Een belangrijk aspect hierbij is de uitkomst van de studie naar ongunstige combinaties van materieel en spoorligging, met name bij S-bogen. Afhankelijk van de resultaten van beide studies wordt een definitief besluit genomen. (Dit heeft betrekking op de hiervoor onder 1 vermelde aanbeveling).

– De verstrekking van (A)TSB's aan machinisten is inmiddels voor het gehele land zeker gesteld. Bij aanvang dienst kan de machinist op de dagorder zien welke veiligheidsinformatie van kracht is en tekent voor

S-VV

¹ Ter vertrouwelijke inzage, alleen voor de leden, gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

het kennis nemen van deze informatie. (Dit heeft betrekking op de vierde aanbeveling).

Nadat de Spoorwegongevallenraad mij heeft gerapporteerd, zal ik, zo daar aanleiding toe bestaat, mijn standpunt bepalen en u daarover berichten.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

Zondag 22 november '92

Ruim een week voor de fatale ontsporing op maandagochtend 30 november werd op zondag een reconstructie uitgevoerd aan het hoofdspoor Hoofddorp Leiden even voorbij het station van Hoofddorp. Het totale project, waarvan in deze nacht de eerste fase werd afgesloten, bestond uit een verlenging van het middenspoor nabij station Hoofddorp en een verlegging van het hoofdspoor van station Hoofddorp richting Leiden over enkele meters parallel aan het bestaande spoor over een lengte van ongeveer een kilometer. Hierbij wordt op enkele meters naast het bestaande spoor een nieuw spoor aangelegd. De feitelijke aansluitingen worden 's nachts gerealiseerd. De verlenging van het middenspoor was nodig omdat de steeds langer wordende Intercity's naar Groningen en Leeuwarden regelmatig het hoofdspoor Hoofddorp Leiden blokkeren, omdat deze te lang zijn voor het korte stukje middenspoor. Deze lege Intercity's wachten op het middenspoor op tegentreinen uit Leiden, voordat deze het emplacement Hoofddorp oprijden. De verlegging van het hoofdspoor over een kleine kilometer was nodig in verband met toekomstige uitbreidingen van het emplacement.

De realisering van het project vergde een buitendienststelling. In de onderhavige situatie kunnen de treinen dan alleen gebruik maken van het rechterspoor Leiden Hoofddorp, dat dan voor beide richtingen wordt gebruikt. De capaciteit is in dat geval gering. De normale dagdienst kan dan niet worden gereden. In de gegeven omstandigheden werd een maximale buitendienststelling van 20 uur aanvaardbaar geacht, tekort voor de realisering van het totale project. Daarom was besloten het project in twee fasen uit te voeren. Eerst het grootste gedeelte van de spoorverlegging en vervolgens de doortrekking van het middenspoor met het laatste gedeelte van de verlegging. Na de voltooiing van de eerste fase en voor de uitvoering van de tweede fase was een relatief korte S-boog noodzakelijk om oud en nieuw op elkaar aan te sluiten. Deze zou volgens plan boogstralen krijgen van 1200 meter, daarmee was de toelaatbare treinsnelheid voor dit spoorgedeelte 90 kilometer per uur. Met deze snelheidsbeperking was rekening gehouden en deze was ook bekend gemaakt aan de machinisten. De normale snelheid ter plaatse is 140 km per uur.

Om het spoor in een bepaalde voorgeschreven vorm te leggen is een zware machine de zogenaamde stopmachine (lengte globaal 25 meter) onontbeerlijk. Voor de werkzaamheden in de nacht van zondag 22 november op maandag 23 november was deze machine ook besteld en aanwezig. De stopmachine is een complex werktuig, waarvan maar enkele exemplaren voorhanden zijn, raakte evenwel defect. Met de toen nog ter beschikking staande middelen is in beperkte tijd de aansluiting oud- nieuw spoor gerealiseerd. Het einde van de toegestane buitendienststelling naderde. Het spoor moest weer in dienst gegeven worden. Er is uiteindelijk een S-bocht aangebracht met stralen van 500 meter in plaats van 1200 meter. De maximum treinsnelheid voor deze S-bocht werd vastgesteld op 60 km per uur. Achteraf is gebleken, dat door de samenloop van een aantal niet allemaal bekende ongunstige factoren de normale gebruikelijke veiligheidsmarges bij de vastgestelde maximum snelheid van 60 km per uur niet aanwezig waren.

Op deze zaterdag is de S-bocht met de krappe boogstralen 6 dagen in gebruik. De toegestane maximum snelheid is al zes dagen 60 km per uur. Op de eerste dag is de S-bocht aanvankelijk met 90 km per uur in gebruik genomen. Na passage van enkele treinen, dus na verloop van ongeveer 2 uur werd geconstateerd, dat deze snelheid te hoog was. De snelheid voor de S-bocht werd eerst teruggebracht naar 30 km per uur. Dat bleek onnodig laag. Een uur later werd de maximum snelheid op 60 km per uur gebracht. Deze maximum snelheid gold dus vanaf maandag.

Tijdelijke snelheidsbeperkingen worden op een aantal verschillende manieren aan de machinist kenbaar gemaakt. Een treindienstleider, in dit geval de treindienstleider Schiphol, onder meer verantwoordelijk voor het instellen van rijwegen op de Schiphollijn vanuit zijn centrale post in het station Amsterdam-Centraal, kan de machinist een lastgeving verstrekken. Dit is een document, waarop staat aangegeven, waar de machinist langzaam moet rijden en wat daar dan de maximum snelheid is. De lastgeving wordt voor het vertrek persoonlijk aan de machinist overhandigd door de perronopzichter. De machinist tekent voor ontvangst.

Deze werkwijze is natuurlijk arbeidsintensief. Indien snelle actie is geboden, dan is dit de enige mogelijke werkwijze. Indien de snelheidsbeperking enige tijd van te voren bekend is, kan een andere werkwijze worden gevolgd: de TSB en ATSB (Tijdelijke Snelheids Beperkingen en Aanvullende Tijdelijke Snelheids Beperkingen). De TSB is een boekwerkje dat globaal gesproken ieder week aan alle machinisten wordt verstrekt. In dit boekwerkje staan alle tijdelijke snelheidsbeperkingen vermeld met de plaats waar deze gelden. De productie van het boekje vergt enige tijd. Nagekomen snelheidsbeperkingen worden bekend gemaakt door middel van een ATSB een gekleurd los blad met dezelfde soort informatie. TSB's en ATSB's worden door de interne postdienst van de NS verspreid. Voor de ontvangst van deze informatie, die essentieel is voor de veilige treinenloop, tekent de machinist niet. Snelheidsbeperkingen volgens TSB of ATSB, die wat langer van te voren bekend zijn, zijn langs de baan door borden aangegeven. Snelheidsbeperkingen door lastgevingen zijn dat niet.

De snelheidsbeperking van 60 km per uur noodzakelijk in verband met de S-bocht is tot donderdag 26 november 18.00 uur opgelegd en door middel van lastgevingen aan iedere machinist uitgereikt. Vanaf het genoemde tijdstip gold de ATSB. De machinist van de D-trein naar Parijs, die de S-bocht voorbij station Hoofddorp op zaterdag 28 november om 16.10 uur naderde met een snelheid van 120 km per uur, heeft de ATSB, die een maximum snelheid van 60 km per uur voor de S-bocht aangaf, ontvangen. De borden met de snelheidsbeperking langs de baan heeft hij niet bewust waargenomen. Tijdelijke snelheidsbeperkingen worden niet opgenomen in het ATB-systeem (Automatische Trein Beïnvloeding). Als gevolg hiervan blijft in de besturingscabine de lamp, die toestemming geeft voor een maximum snelheid van 140 km per uur branden. De snelheid van de trein staat objectief vast op grond van snelheidsregistrerende apparatuur.

De D-trein, die bestond uit een zware locomotief en getrokken rijtuigen, bleef in het spoor met uitzondering van het eerste draaistel van het derde rijtuig. Dit draaistel liep op het einde van de S-bocht uit de rails. De ontsporing veroorzaakte een forse railbreuk, die aanvankelijk ten onrechte als oorzaak van de ontsporing werd aangemerkt. De trein kwam

ongeveer een kilometer verder tot stilstand. Het ontspoorde draaistel heeft de hele tijd naast het spoor gelopen en daarmee vooral het spoor op enige afstand van de S-bocht ernstig beschadigd. In de aansluitende nacht zijn de railbreuk en de overige beschadigingen provisorisch hersteld. Het beschadigde spoor voorbij de S-bocht wordt uiteindelijk vrijgegeven met een maximum snelheid van 30 km per uur. Deze werd opgelegd via lastgevingen. Voor de S-bocht zelf bleef de snelheid 60 km per uur opgelegd volgens een ATSB.

Maandagochtend 30 november '93

De machinist van de Intercity, die met 5 minuten vertraging om een paar minuten voor zeven van station Amsterdam-Centraal vertrekt heeft een lastgeving ontvangen met een maximum snelheid van 30 km per uur voor het herstelde spoor voorbij de S-bocht. De TSB van week 49, die voor de S-bocht zelf nog een snelheid aangaf van 90 km per uur, gebaseerd op de niet gerealiseerde boogstralen, heeft de machinist ontvangen. De TSB was echter voor het begin van week 49 al achterhaald door een ATSB met een snelheid van 60 km per uur. Volgens de machinist heeft hij deze ATSB niet ontvangen. De borden langs de baan gaven nog steeds een maximum snelheid van 60 km per uur aan. De machinist heeft deze borden niet bewust waargenomen. Ook hier geeft een ATB lamp toestemming om 140 km per uur te rijden. De Intercity beschikt niet over snelheidsregistrerende apparatuur. Uit reconstructie van de NS is gebleken, dat de trein de S-bocht naderde met een snelheid van tenminste 106 km per uur, naar alle waarschijnlijkheid echter lag de snelheid van de trein tussen de 123 en 130 km per uur. De trein ontspoorde aan het einde van het eerste gedeelte van de S-bocht, waar de tegenbocht begint. De Intercity, die bestond uit twee treinstellen, is eerder in de S-bocht ontspoord dan de D-trein doordat de Intercity andere rijkarakteristieken heeft dan de getrokken D-trein.

De aanbevelingen van de Commissie

De onderzoekscommissie van de NS heeft een groot aantal aanbevelingen gedaan. De belangrijkste zijn:

1. Tijdelijke snelheidsbeperkingen moeten indien mogelijk worden afgedwongen door elektronische apparatuur (ATB) en seingeving.

In het huidige systeem kan dit nog niet. Deze uitbreiding van het bestaande systeem zal moeten worden ontwikkeld. Zodra dit is gerealiseerd, houdt dit in dat een ongeval als bij Hoofddorp niet meer kan voorkomen. Er bestaat dan een vangnet. Indien de machinist de mededeling met betrekking tot de snelheidsvermindering mist, grijpt dit systeem in en verlaagt de snelheid van de trein.

2. De kwaliteit van de borden in gebruik voor tijdelijke snelheidsbeperkingen (grootte, verlichting, opvallendheid) dient aanzienlijk verbeterd te worden.

Snelheidsbeperkingen worden schriftelijk kenbaar gemaakt aan de machinist en bovendien door borden te plaatsen langs de baan te vergelijken met de borden werk in uitvoering langs wegen. In het nieuwe ICM-materieel zit de machinist hoog. Voor een goede waarneming is dat minder gunstig.

3. Er dient een selectie gemaakt te worden van ongunstige combinaties van materieel en spoorligging. Voor deze ongunstige combinaties moet onderzocht worden of de huidige regelgeving op het gebied van spoor-

ligging een voldoende grote marge geeft tussen toegelaten en daadwerkelijk veilige snelheid.

Uit het onderzoek is gebleken dat treinen verschillen in stabiliteit. Onbekend was dit fenomeen niet. In de regelgeving worden echter alle treinen identiek behandeld. Dat heeft als gevolg dat veiligheidsmarges niet identiek meer zijn. Dit laatste is niet gewenst.

4. Op de dagorder vermelden welke TSB en ATSB's van kracht zijn.

Een maatregel voor de korte termijn waarmee vast komt te liggen dat de machinist kennis heeft genomen van verstrekte informatie.

5. Een wachtdienst in het leven roepen, die tot taak krijgt ongevallen en onregelmatigheden direct te analyseren.

Uit het onderhavige onderzoek is gebleken, dat reparatie en onderhoud goed is geregeld, echter de organisatie die hiervoor zorgdraagt, is niet berekend of gericht op de analyse van de gebeurtenissen, die tot onregelmatigheden hebben geleid. Deze maatregel beoogt hierin verbetering aan te brengen.