

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1511

Vragen van de leden **Hoogland** en **Van Dekken** (beiden PvdA) aan de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu over *het bericht dat Groningen is ontsnapt aan een treinramp met gevaarlijke stoffen* (ingezonden 15 februari 2013).

Antwoord van staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 6 maart 2013).

Vraag 1

Kent u het bericht «Groningen ontsnapt aan treinramp met gevaarlijke stoffen»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat vorig jaar in maart een bijna-ongeluk heeft plaatsgevonden bij station Groningen Europapark? Zo ja, wat is daarvan de oorzaak?

Antwoord 2

Op 6 maart 2012 heeft een incident plaatsgevonden bij het emplacement Groningen Losplaats. De directe oorzaak van het incident was, dat de informatie in het systeem van de rijweginstelling van de treindienstleiding niet correspondeerde met de feitelijke situatie van het emplacement. Dit kon gebeuren doordat bij de aanpassing van het emplacement gebruik is gemaakt van een niet-correcte ontwerptekening en ook na de aanleg er geen opleveringscontrole heeft plaatsgehad.

Als gevolg hiervan werd een trein met gevaarlijke stoffen naar een spoor geleid dat niet voor de ingestelde rijweg was bedoeld. Door tijdig ingrijpen van de machinist kwam de trein tot stilstand zonder een andere trein of objecten te hebben geraakt. Er is geen gevaar geweest voor het overige spoorverkeer of de omgeving.

Vraag 3

Bent u het met ons eens dat dit een zeer ernstige zaak is die mogelijk grote consequenties had kunnen hebben?

¹ RTV Noord, 13 februari 2013

Antwoord 3

Er is een risicovolle situatie ontstaan in het bijzonder omdat het hier een trein betrof die met gevaarlijke stoffen geladen was. Dit wordt ook verwoord in het rapport van de ILT (bijlage bij Kamerstuk II 29 984, nr. 391) «Trein met gevaarlijke stoffen uit beveiligde rijweg in Groningen». Dit onderzoek naar de toedracht, oorzaken en omstandigheden van het voorval op 6 maart 2012, is op 28 januari 2013 op de website van de ILT gepubliceerd en conform uw verzoek naar de Tweede Kamer gezonden (Kamerstuk II 29 984, nr. 391).

Vraag 4

Kunt u aangeven wat de oorzaak van het incident was?

Antwoord 4

Ik verwijs u hiervoor naar het antwoord op vraag 2 en het bij het antwoord op vraag 3 genoemde rapport van de ILT van 22 januari 2013 (bijlage bij Kamerstuk II 29 984, nr. 391).

Vraag 5

Zijn er inmiddels maatregelen genomen om een dergelijk incident in de toekomst te voorkomen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke?

Antwoord 5

ProRail heeft als eerstverantwoordelijke direct maatregelen genomen door het inbouwen van extra controles en het aanpassen van de eigen procedures om dit soort incidenten in de toekomst te voorkomen. Zo worden tekeningen vooraf gecontroleerd en na de aanleg van een wissel wordt deze eerst fysiek getest door met een spoorbak of werkbak over het spoor te rijden, voordat deze in gebruik wordt genomen.

Verder is ProRail medio 2012 al gestart met de controle van alle tekeningen en deze worden zo nodig gecorrigeerd. Dit is een maatregel die ProRail heeft genomen naar aanleiding van de audit naar het tekeningenbeheer bij ProRail die de Inspectie Leefomgeving en Transport heeft uitgevoerd. Uit deze audit was naar voren gekomen dat ProRail het tekeningenbestand niet volledig up-to-date heeft, waardoor veiligheidsrisico's kunnen ontstaan. De Inspectie blijft de komende tijd monitoren in hoeverre ProRail «in control» is bij wijzigingen in de spoorweginfrastructuur en de daarbij behorende uitwerking op tekeningen. Dit onderzoek is naar verwachting in het najaar van 2013 gereed. In mijn brief van 30 januari 2013 (Kamerstuk 29 984, nr. 377), waarbij ik u onder meer het rapport van de ILT «Audit tekeningenbeheer ProRail» heb toegezonden, heb ik u hierover al geïnformeerd.