

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De heer R. B.  
Bestuurde FNV-Bondgenoten  
Postbus 9208  
3506 GE Utrecht

Datum 15 september 2010

Onderwerp Onderzoek naar afhandeling van en brandmelding op 2 juli 2009

Geachte heer B.,

In antwoord op uw schrijven van 6 april 2010, naar aanleiding van mijn brief van 1 april 2010, waarbij het rapport van het onderzoek van de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) en de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid (IOOV) naar de afhandeling van de litigieuze brandmelding op 2 juli 2009 in de Schiphol spoortunnel aan de Tweede Kamer is aangeboden, bericht ik u het volgende.

Met u ben ik van mening dat de in mijn brief genoemde aanbevelingen niet moeten leiden tot nog meer protocollen en papieren afspraken.

In mijn brief heb ik aangegeven dat het rapport van beide Inspecties bedoeld is om vooral lering te trekken uit het incident dat op 2 juli 2009 in de Schiphol spoortunnel plaatsvond. Voorts heb ik aangegeven dat de in de brief genoemde initiatieven moeten leiden tot eenduidige procedures en heldere informatie uitwisseling voor hulpverleners, treinpersoneel en treinreizigers. Binnen de betrokken organisaties moeten er duidelijke, voor een ieder kenbaar en goed werkende procedures zijn.

Zoals ik al eerder aangaf worden spoortunnels en treinen zodanig ontworpen dat er de kans op een brand zeer gering is en als er toch een brand ontstaat - zoals in casu het geval is geweest - deze vanzelf uitgaat.

Daarenboven wordt in het ontwerp van nieuwe spoortunnels al rekening gehouden met hoe mensen (treinpersoneel en reizigers) reageren tijdens een calamiteit. In de ontwerpeisen wordt namelijk extra aandacht besteed aan ondersteuning en bijvoorbeeld vluchtverlichting. Ook bestaande tunnels worden aan de nieuwe Ontwerpvoorschriften van ProRail (van april 2010) getoetst en waar nodig worden aanpassingen gedaan.

Eén van de kritiekpunten van de Inspecties was dat treindienstleider en het treinpersoneel niet of te weinig betrokken worden bij oefeningen. ProRail en NS-Reizigers hebben mij inmiddels bevestigd dat invulling wordt gegeven aan dit kritiekpunt. Het is essentieel dat het personeel weet wat er van hen wordt

verwacht en hoe ze zich moeten gedragen ten tijde van een calamiteit. Dit wordt vorm gegeven door training en opleiding.

NS-Reizigers heeft mede naar aanleiding van dit incident een project gestart o.a. met als doel het evacueren uit tunnels te verbeteren. Het bestaande project 'Evacueren' wordt uitgebreid en het tunnelveiligheids-item gaat breed opgepakt worden. NS Reizigers heeft mij bericht in dit kader de volgende vier deelprojecten te starten:

- project 'Opleiding/oefenen treinpersoneel';
- project 'Noodprocedures 'evacueren reizigerstrein uit tunnel' en 'evacueren reizigers uit trein';
- project 'Materieelaanpassingen' en 'verbeteren (communicatie) middelen';
- project 'BHV op het station'.

In mei 2010 is een start gemaakt met deze vier deelprojecten en worden de risico's die een reizigervervoerder in een tunnel kan tegenkomen in beeld gebracht. Begin 2011 zullen per risico de maatregelen geformuleerd, op haalbaarheid getoetst en zonodig geïmplementeerd worden. Het oefenpakket is dan gereed en in de loop van 2011 zal ook daadwerkelijk gestart kunnen worden met de eerste opleidingen/oefeningen van, met en door het treinpersoneel. De vorm en wijze van opleiden staan nog open.

Verder zal in het aangekondigde onderzoek van de Inspecties naar alle spoortunnels in Nederland bijzonder aandacht worden geschonken aan de ervaringen op het gebied van opleiding, training en oefening in de eerste cruciale minuten van een brand in een spoortunnel. Gedurende de eerste tien minuten van een brand zal de aandacht gericht moeten zijn op de zelfredzaamheid van de treinpassagiers en personeel en de ondersteuning daarvan. De passagiers in een trein zijn in die beginfase voor een deel aangewezen op zichzelf, op hun medepassagiers en op het aan boord aanwezig treinpersoneel. De zelfredzaamheid moet dan ook op adequate wijze ondersteund worden door heldere en begrijpelijk informatie, goede en duidelijke instructies aan passagiers, treinpersoneel en verkeersleiding. De conclusies van de Inspecties, uit het onderzoek inzake het incident op 2 juli 2009 in de Schiphol spoortunnel zullen in het vervolg onderzoek worden meegenomen. Het voornemen is om het Platform Transportveiligheid bij dit onderzoek te betrekken. Naar verwachting zal eind 2010 een overzicht beschikbaar zijn van de veiligheid van de spoortunnels in Nederland.

Ten aanzien van uw opmerking om het bouwen van een tunneloefencentrum te overwegen, ben ik de mening toegedaan dat met computerondersteund leren en virtueel oefenen meer resultaten zijn te boeken. Door verbetering en intensivering van deze vorm van training, kunnen alle 6000 NS-medewerkers worden bereikt en verwacht ik dat zij goed voorbereid kunnen worden op een calamiteit in een spoortunnel. Concreet is het doel, zo berichtte NS Reizigers mij, in 2011, 2012 en 2013 iedere NS-medewerker te trainen in het treinvrij maken van een tunnel en het ontruimen van een trein. Het bouwen van een tunneloefencentrum in Nederland levert, door de hoge kosten, het tijdsbeslag voor het personeel en de gevaren van oefenen, weinig meerwaarde t.o.v. een doortimmerd computerondersteund trainingsprogramma. Het trainingsprogramma zal worden afgestemd met de hulpverlenende diensten. NS Reizigers heeft aangegeven het fysiek oefenen niet uit te sluiten. Voorts wordt overwogen voor dit doel een instructiefilm te maken.

Ik ben u zeer erkentelijk voor de inspanningen die uw organisatie aan de dag legt om de spoorveiligheid naar een hoger niveau te tillen.

Voorts kan ik u berichten dat de Derde Kadernota Railveiligheid (Veilig vervoeren, Veilig werken, Veilig leven met spoor) op 28 juni 2010 aan de Kamer is aangeboden. Een exemplaar van deze nota heb ik hierbij ingesloten. Korthedshalve verwijs ik u naar de inhoud ervan.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

C.M.P.S. Eurlings