

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

790

Vragen van het lid **Mastwijk** (CDA) aan de minister van Verkeer en Waterstaat over *treinen die door het stootjuk rijden*. (Ingezonden 5 november 2009)

1

Bent u bekend met het artikel «Trein weer door stootjuk spoorwegmuseum»?¹

2

Is het waar dat de pendeltrein tussen Utrecht Centraal en het spoorwegmuseum voor de derde keer in een jaar tijd door het stootjuk ter plaatse van het spoorwegmuseum is gereden?

3

Zijn er na eerdere ongevallen op deze locatie maatregelen genomen om herhaling te voorkomen? Zijn er maatregelen genomen naar aanleiding van andere ongevallen waarbij treinen door het stootjuk reden? Zo ja, zijn deze maatregelen naar uw mening nog actueel en toereikend?

4

Vindt u dat de hier toegepaste vorm van het stootjuk, een zogenaamde Fixstop, naar letter en geest voldoet aan de «productspecificaties voor spoorbeëindigingsconstructies» zoals bedoeld in het rapport van uw

inspectie naar aanleiding van het ongeval in Maastricht?²

5

Zijn er oplossingen voor spoorbeëindigingsconstructies mogelijk die minder «vervolgschade» veroorzaken in het geval van een calamiteit?

¹ RTV Utrecht, 1 november 2009

² Het rapport RV-07U1096 van 27 november 2008, pagina 17.

«De functie van de spoorbeëindigingsconstructie is het voorkomen van persoonlijk letsel en schade aan trein, perrons en gebouwen bij het doorschieten van de treinen of wagons op een doodlopend spoor. Een spoorbeëindigingsconstructie is een spoortoestel welke in noodsituaties een trein schadevrij tot stilstand kan brengen».

Antwoord

Antwoord van minister **Eurlings** (Verkeer en Waterstaat) (ontvangen 26 november 2009)

1

Ja.

2

Ja, naast de aanrijding op 1 november jl. zijn er bij de Inspectie Verkeer en Waterstaat eind 2008 twee aanrijdingen gemeld.

3

ProRail meldt mij dat na de eerdere ongevallen bij het spoorwegmuseum is besloten een Sandite-gelinstallatie

te plaatsen. Sandite wordt gebruikt om gladde sporen te bestrijden, bijvoorbeeld ten gevolge van bladval in de herfst. Deze gel-installatie is, conform planning, op 3 november jl. geplaatst. Na de recente aanrijding is het stootjuk vervangen door een energieabsorberend stootjuk met een opvangstuk voor treinen met een middenkoppeling. Dit stootjuk verkleint het risico voor de inzittenden en de omgeving en zorgt ervoor dat de trein met minder schade tot stilstand komt, mocht onverhoopt een trein tegen het stootjuk aanrijden.

Overigens zullen vanaf eind 2010 treinen naar het spoorwegmuseum geen gebruik meer maken van het kopspoor, maar zullen ze allemaal via doorlopend spoor worden binnengenomen. Een aanrijding met een stootjuk is daardoor niet meer mogelijk.

Naar aanleiding van eerdere aanrijdingen tegen spoorbeëindigingsconstructies hebben ProRail en NS Reizigers een gezamenlijk onderzoek uitgevoerd. Dit heeft geleid tot nieuwe ontwerpvoorschriften voor spoorbeëindigingsconstructies. ProRail stelt op dit moment een implementatieplan op voor het aanpassen van bestaande locaties, die door middel van risico-analyse zijn geselecteerd, zodat deze aan de

nieuwe ontwerpvoorschriften zullen voldoen.

4

Nee. Het bij het spoorwegmuseum toegepaste stootjuk van het type Fix-stop is niet geschikt voor treinmaterieel met een middenkoppeling. Dit aspect is nu ook opgenomen in de nieuwe ontwerpspecificaties. Het betreffende stootjuk is inmiddels vervangen, zie mijn antwoord op vraag 3.

5

Ja. De in antwoord 3 genoemde nieuwe ontwerpvoorschriften schrijven voor verschillende typen spoorgebruik de meest adequate spoorbeëindigingsconstructie voor. De belangrijkste daarvan is het energieabsorberende stootjuk. Dit vereist wel een aanmerkelijke ruimte achter het stootjuk die nodig is om na aanrijding gecontroleerd tot stilstand te komen.