



Datum 21 maart 2013
Onderwerp Gezamenlijke reactie ProRail en NS op het rapport "Onderzoek brand- en rookmeldingen Schipholspoortunnel" opgesteld d.d. 1 maart 2013 door onderzoeksbureau Horvat & Partners

Het afgelopen jaar hebben reizigers helaas meerdere malen hinder ondervonden als gevolg van het aanpassen van de treindienst door brand- en rookmeldingen in de Schipholspoortunnel. Reden voor ProRail en NS om samen met onderzoeksbureau Horvat & Partners te onderzoeken wat de oorzaken en gevolgen van de brand- en rookmeldingen zijn en welke verbetermaatregelen nog genomen kunnen worden om het aantal meldingen te verminderen en de gevolgen voor onze reizigers te beperken.

Horvat concludeert dat het huidige veiligheidsregime in de Schipholspoortunnel van een hoog niveau is. Een ernstig incident met een brand- en rookmelding in 2009 gaf aanleiding tot aanscherping van het veiligheidsregime conform de adviezen van de ILenT. Deze aanscherping (aanpassingen van procedurele aard en gericht op alertheid van rijdend personeel) heeft ertoe geleid dat er èn meer meldingen komen èn we sneller (en nu altijd direct) de Schipholspoortunnel volledig ontruimen bij een brand- of rookmelding. Daarnaast wordt al het treinverkeer van en naar Schiphol onmiddellijk stilgelegd.

Directie ProRail
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
www.prorail.nl

In geval van een brand- en rookmelding is ontruiming van beide tunnelbuizen van levensbelang, er mag immers geen enkel risico worden gelopen dat reizigers, personeel en hulpverleners in gevaar komen. Pas na een fysieke inspectie door de brandweer kan de tunnel worden vrijgegeven. Uit het onderzoek blijkt dat de tijd die met een dergelijke inspectie is gemoeid, kan oplopen tot een uur of langer. Pas hierna kan het treinverkeer weer worden opgestart. Als het opstarten van de treindienst niet binnen 15 minuten gebeurt, is de impact op het zeer volle Nederlandse spoorwegnet groot en rijdt de treindienst pas na lange tijd weer stabiel volgens planning. Het onderzoek wijst uit dat in het merendeel van de afhandeling van de meldingen (inclusief 'ten onrechte' meldingen) deze grens van 15 minuten ruimschoots wordt overschreden.

Directie NS
Postbus 2025
3500 HA Utrecht
www.ns.nl

NS en ProRail zijn zich terdege bewust van de hinder die de reizigers ondervinden van het verhoogde veiligheidsregime. Voor ProRail en NS staat veiligheid voor reizigers en personeel voorop. Uitgangspunt is dat bij implementatie van maatregelen om de impact van storingen op de beschikbaarheid van de tunnel te verlagen, tenminste hetzelfde veiligheidsniveau wordt gehandhaafd. In het belang van de veiligheid van klanten en personeel zal hier niet aan worden getornd.

Binnen het uitgangspunt van behoud van het huidige, hoge veiligheidsniveau draagt Horvat mogelijke oplossingsrichtingen aan die zowel het ontstaan van meldingen kunnen beperken, als de impact van een melding op reizigers kunnen verminderen. ProRail en NS committeren zich om deze mogelijkheden verder uit te werken. Op basis van de resultaten van deze nadere uitwerking van maatregelen en het verwachte effect op de beschikbaarheid van de tunnel en toeleidende sporen, zal besluitvorming over implementatie plaatsvinden.

Een belangrijke maatregel betreft het beperken van de hinder na een melding. Indien in het eerste kwartier na alarmering kan worden vastgesteld of er daadwerkelijk sprake is van brand, bijvoorbeeld via camera beelden, kan de treindienst van en naar Schiphol veel sneller worden hervat. Zoals eerder beschreven vindt deze controle nu fysiek door de brandweer plaats in de tunnelbuizen, hetgeen veel tijd in beslag neemt. ProRail en NS onderzoeken samen met de betreffende veiligheidsregio en brandweer of het realiseerbaar en praktisch uitvoerbaar is om met het op afstand uitlezen van camera's, een voldoende betrouwbaar oordeel te geven of er sprake is van brand. Het gebruik van camera's zou ertoe moeten leiden dat onterechte meldingen sneller worden gedetecteerd waardoor de treinenloop binnen de kritische grens van 15 minuten snel weer kan worden opgestart. Ook worden

de lopende verkenningen met de Veiligheidsregio om het alarmeerproces verder te optimaliseren voortgezet, om de mogelijkheden van versnelling hierin in kaart brengen.

Om het aantal brand- en rookmeldingen te reduceren adviseert Horvat dringend om vast te houden aan een goede uitvoering van het beheer in de tunnel. Hoog frequente schoonmaak van de tunnelbuizen en de perrons is en blijft nodig om (zwerf)vuil en stof tot een minimum te beperken. ProRail blijft, ongeacht de kosten en benodigde onderhoudstijd, zich hier samen met NS voor inzetten. Een andere oplossingsrichting is het voorkomen dat een trein met vastgelopen remmen de Schipholtunnel in rijdt, wat een van de oorzaken voor brandmeldingen is. NS doet hier verder onderzoek naar. Ook stelt Horvat op maat gesneden communicatie aan reizigers en rijdend personeel van NS voor om het risico van onterechte meldingen (via 112) te reduceren (bijvoorbeeld door om te roepen dat er een trein met aangelopen remmen staat, wat stank of rook veroorzaakt).

Het onderzoek wijst uit dat brand- en rookmeldingen een deel van de oorzaak zijn die de prestaties in de Schipholspoortunnel beïnvloeden. Er zijn echter ook andere typen storingen van invloed, waaronder storingen van infra en materieel, zelfdodingen en andere externe oorzaken. Daarom richt de inspanning van ProRail en NS zich niet alleen op de Schipholspoortunnel en zijn ProRail en NS ook volop bezig met een aantal (landelijke) structurele maatregelen om de kans op verstoringen van infrastructuur en treinen te verkleinen en de afhandeltijd van verstoringen te verkorten. Denk hierbij aan het meer betrouwbaar maken van de infrastructuur en het verbeteren van de bijsturing van het treinverkeer wanneer zich verstoringen voordoen.

Ondanks de maatregelen die ProRail en NS nu onderzoeken en al nemen, is hinder bij een brand- of rookmelding of door andere oorzaken helaas niet uit te sluiten. Om storingen en hinder verder te beperken, is innovatie en creativiteit nodig van ProRail en NS en ook van een breed veld van bestuurlijke en commerciële stakeholders en partners in techniek. ProRail en NS willen zich maximaal inzetten om met voornoemde partijen tot oplossingen te komen die hoge veiligheidseisen combineren met hoge eisen aan beschikbaarheid van de tunnel en betrouwbaarheid van onze dienstverlening.

M.W. Gout-van Sinderen
President-directeur ProRail

I.D. Thijssen
Directievoorzitter NS Reizigers