

Vergaderjaar 2014–2015

**29 893**

## **Veiligheid van het railvervoer**

**Nr. 189**

### **BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 29 april 2015

In uw brief van 31 maart 2015 verzoekt u mij om per brief aan uw Kamer toe te lichten hoe de huidige inzet van treinen van het type «materieel '64» zich verhoudt tot de conclusies van het onderzoek door de toenmalige Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) naar een aanrijding in Coevorden op 5 december 2007<sup>1</sup> (Handelingen II 2014/15, nr. 69, item 14).

#### **Aanleiding**

Op 22 maart 2015 is bij Teuge na een aanrijding op een overweg een trein van het type «materieel '64» ontspoord. Daarbij is zowel een slachtoffer gevallen als ernstige schade ontstaan en was er meer dan vier dagen geen treinverkeer mogelijk tussen Apeldoorn en Deventer.

Naar aanleiding van een aanrijding in Coevorden in 2007, waarbij ook een trein van het type «materieel '64» ontspoorde, heeft de toenmalige IVW onderzoek gedaan. IVW heeft toen naar aanleiding van dit onderzoek aan NS het signaal afgegeven dat dit materieeltype zonder baanschuiver een relatief grote kans op ontsporing heeft na aanrijding met een wegvoertuig. Oorzaak hiervan zijn de relatief lichte loopdraaistellen aan de kop van dit materieeltype in combinatie met het ontbreken van een baanschuiver. Een signaal moet worden gezien als een belangrijk aandachtspunt dat uit een onderzoek naar voren komt. Het afgeven van zo'n signaal biedt de betreffende organisatie, in dit geval NS, een kans voor verbetering, maar leidt niet tot een juridisch afdwingbare verplichting. Er is immers geen sprake van het overtreden van een norm of wettelijke verplichting.

<sup>1</sup> onderzoeksrapport RV-07U01021, 17 november 2008.

## **Reactie NS**

Vanwege de verwachte beperkte restlevensduur van het «materieel '64», mede in relatie tot de kosten voor het aanpassen van het materieel, heeft NS destijds in reactie op bovenstaande signaal besloten geen baanschuiers meer op dit materieeltype aan te brengen. NS heeft in februari 2009 IVW geïnformeerd dat de laatste inzet van dit materieeltype naar verwachting eind 2014 zou zijn en dat zij niet voornemens was om dit alsnog met baanschuiers uit te rusten. Voor IVW was de reactie van NS in 2009 afdoende.

Naar aanleiding van de ontsporing op 22 maart 2015 heeft NS mij geïnformeerd dat de uitfasering van de laatste treinstellen van dit materieeltype per eind 2014 niet is gerealiseerd vanwege de huidige krapte in het materieelpark van Sprinter-treinen. NS geeft aan dat de huidige 43 treinstellen van dit materieeltype die nu nog worden ingezet eind 2015 buiten dienst gesteld zullen worden. Versnelling van de instroom van nieuw Sprinter-materieel is niet mogelijk en eerder uit dienst nemen van het «materieel '64» zou leiden tot meer materieelkrapte en daarmee tot meer te drukke treinen, hetgeen ook niet in het belang van de veiligheid is.

## **Beleidsreactie**

Het is belangrijk dat treinmaterieel veilig is. Hiervoor is NS primair verantwoordelijk. De toelating van «materieel '64», die in het verleden heeft plaatsgevonden, is nog steeds geldig. Daarmee voldoet dit type treinen aan de gestelde veiligheidsvereisten. Alleen bij ingrijpende herziening van dit materieeltype zijn er na deze eerdere toelating nog juridische mogelijkheden voor aanvullende eisen. In zo'n situatie zou een baanschuiwer wel verplicht gesteld kunnen worden. Volgens de huidige technische voorschriften moeten spoorvoertuigen van een baanschuiwer zijn voorzien om de gevolgen van een botsing met een obstakel op het spoor te beperken.

Het alsnog uitrusten van «materieel '64» met baanschuiwers levert, gelet op de door NS verzekerde buiten dienststelling van de resterende treinstellen, eind dit jaar een beperkte veiligheidswinst op. Daar komt bij dat het terugdringen van te drukke treinen één van de beleidsprioriteiten<sup>2</sup> is en hiervoor de beschikbaarheid van dit materieeltype de komende maanden nodig blijft. NS zal worden gehouden aan de gemaakte afspraken en informeert mij tijdig over de planning van uitfasering in relatie tot het eventueel materieeltekort.

Tot slot stelt ProRail een eigen onderzoek in naar de precieze oorzaak van de relatief omvangrijke schade die bij de ontsporing bij Teuge is ontstaan. Verder zal ILT onderzoek doen naar het ontsporingrisico van materieeltypes zonder baanschuiwer. Over de uitkomsten hiervan wordt u nader geïnformeerd.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,  
W.J. Mansveld

---

<sup>2</sup> zie onder andere Kamerstuk 29 984, nr. 574, 15 december 2014.