

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

> Retouradres: Postbus 20901, 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Binnenhof 4
2513 AA DEN HAAG

Plesmanweg 1-6
2597 JG Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag
T 070 351 61 71
F 070 351 78 95

Contactpersoon

-
T -

Ons kenmerk

VenW/DGMO-2009/8016

Uw kenmerk

2009Z14929, 2009Z14932

Bijlage(n)

-

Datum 8 september 2009
Onderwerp Kamervragen

Geachte voorzitter,

Hiermee beantwoord ik, mede namens de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de vragen die het lid Roemer heeft gesteld over de tunnelveiligheid op het spoor, die het lid Koopmans heeft gesteld over de uitvoering van de aanbevelingen van de Raad voor de Transportveiligheid over de Schipholtunnelbrand en die de leden Kuiken, Samsom en Cramer hebben gesteld over de communicatie tussen brandweer en ProRail tijdens rookvorming in de Schipholtunnel. Onderstaand beantwoord ik eerst de vragen die het lid Roemer heeft gesteld.

1. Wat is uw mening over het bericht dat reizigers op 2 juli in de Schipholtunnel aan een ramp zijn ontsnapt doordat er niet adequaat werd ingegrepen bij rookvorming in de tunnel en treinen daardoor onnodig lang stil bleven staan?¹
1. Ik neem dit bericht zeer serieus. Ik heb eerder aan de Inspectie Verkeer en Waterstaat gevraagd om een diepgaand onderzoek naar dit incident in te stellen. Dit onderzoek zal samen met de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid worden uitgevoerd en zal naar verwachting in november 2009 worden afgerond. Het onderzoeksrapport zal ik vervolgens naar uw Kamer sturen. Ik wil niet vooruitlopen op de bevindingen van deze onderzoeken.
2. Is het waar dat de machinisten van zeven volle reizigerstreinen tegenstrijdige opdrachten kregen? Hoe verklaart u dit? In hoeverre was de communicatie tussen brandweer, ProRail en NS voldoende om daadkrachtig op te treden?
2. Zie het antwoord op vraag 1.
3. Kunt u aangeven welke procedures gevolgd dienen te worden indien er brand of rook in een spoortunnel is? Welke rol en verantwoordelijkheid hebben de verschillende betrokken partijen hierbij? Zijn deze procedures bij dit incident gevolgd? Kunt u uw antwoord toelichten?

¹ De Telegraaf, 19 augustus 2009: "Ontsnapt aan ramp"

3. Als overheidshulpdiensten, zoals de brandweer, betrokken zijn bij dergelijke situaties dan dragen deze de eindverantwoordelijkheid. Bij grote calamiteiten ligt de eindverantwoordelijkheid om beslissingen te nemen bij de Officier Van Dienst (OVD) van de aanwezige hulpdienst.

Datum

Ons kenmerk
VenW/DGMO-2009/8016

De "Algemeen Leider" van ProRail is primair verantwoordelijk voor de treindienst, ondersteunt de overheidshulpdiensten en volgt aanwijzingen van de OVD op.

NS is primair verantwoordelijk voor het opvangen en informeren van reizigers. De aanwijzingen die NS-personeel van overheidshulpdiensten krijgt, lopen, met uitzondering van acute situaties, via de verkeersleiding van ProRail.

In het onderzoek dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat samen met de Inspectie voor Openbare Orde en Veiligheid uitvoert, zal onder meer onderzocht worden in hoeverre de communicatieprocedures bij het incident op 2 juli 2009 zijn verlopen volgens de daarover gemaakte afspraken. Ik wil daar niet op vooruitlopen.

4. Hoe vaak en op welke manier wordt de brandveiligheid in tunnels getest? Wie worden bij dergelijke testen betrokken? Wanneer en hoe verliep de laatste test hiervoor in de Schipholtunnel?
4. ProRail heeft mij geïnformeerd dat elke vier jaar een grootschalige oefening plaatsvindt, waarbij daadwerkelijk in de tunnel de bestrijding van een ernstig incident gesimuleerd wordt. De laatste daarvan heeft plaatsgevonden in september 2007.

Daarnaast vindt één à twee keer per jaar een zogenoemde simulatie-oefening plaats. De laatste daarvan heeft plaatsgevonden in maart 2009. Naast ProRail zijn NS Reizigers en de brandweer hierbij betrokken.

Op basis van de resultaten van het onderzoek dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat samen met de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid uitvoert zal ik u nader informeren over de noodzaak voor eventuele extra testen en oefeningen.

5. Bent u bereid onderzoek te doen naar de gebeurtenissen op 2 juli in de Schipholtunnel om hier lessen voor de toekomst uit te trekken?
5. Ja. Zie het antwoord op vraag 1. Op basis van de resultaten van het onderzoek dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat samen met de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid uitvoert zal ik bepalen of en, zo ja, welke maatregelen ik zal nemen.
6. Wat is uw mening over de oproep van de FNV dat er specifieke trainingen dienen te komen voor alle betrokkenen bij mogelijke rampen? Bent u bereid ervoor te zorgen dat deze trainingen er komen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wanneer en hoe komen deze trainingen er?

6. In het antwoord op vraag 4 heb ik aangegeven welke oefeningen op dit moment plaatsvinden. Wat betreft eventuele extra oefeningen of trainingen wil ik eerst de resultaten afwachten van het onderzoek dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat samen met Inspectie Openbare Orde en Veiligheid uitvoert.

Datum

Ons kenmerk
VenW/DGMO-2009/8016

7. Is het waar dat duidelijke leiding ontbrak op 2 juli? Hoe verklaart u dit en wie had hier formeel de leiding in handen? Wat voor maatregelen gaat u nemen om er voor te zorgen dat er voortaan duidelijke regie en leiding is?

7. Zie het antwoord op vraag 1.

8. Welke maatregelen gaat u nemen om de veiligheid van en in spoortunnels te verbeteren?

8. Zie het antwoord op vraag 5.

Vragen van het lid Koopmans

1. Hoe staat het met de uitvoering van de aanbevelingen van het rapport van november 2003 van de Raad voor de Transportveiligheid (nu Onderzoeksraad voor de Veiligheid) over de Schipholtunnelbrand op 11 juli 2001? Waarom zijn niet alle aanbevelingen uitgevoerd?

1. In dit rapport staan de volgende aanbevelingen:

a. ProRail wordt aanbevolen de ontwikkeling van haar veiligheidsmanagementsysteem en de toepassing van veiligheidsstudies (Safety Cases) voor complexe infrastructurele werken de benodigde prioriteit te blijven geven teneinde ook de brandveiligheid van de Schipholtunnel en de kwetsbaarheid voor brand in de tunnel met de daarin toegepaste systemen waar nodig te verbeteren.

ProRail heeft een vastgesteld en door de Inspectie Verkeer en Waterstaat goedgekeurd veiligheidsmanagementsysteem. Ook voert ProRail veiligheidsstudies uit. Op basis van specifieke veiligheidsstudies voor de Schipholtunnel heeft ProRail concrete verbetermaatregelen met betrekking tot de brandveiligheid in gang gezet. Een aantal daarvan is inmiddels afgerond.

b. De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties wordt aanbevolen te onderzoeken op welke wijze de vigerende regels voor brandpreventie kunnen worden verbeterd om de verschillen tussen de tijdens de bouw gehanteerde normstelling en de normen waaraan tunnels volgens de huidige inzichten zouden moeten voldoen, op te heffen.

Op 8 juli 2005 is de *“Beleidsnota Tunnelveiligheid, deel B, Veiligheidseisen”* naar uw Kamer gestuurd. In opdracht van de minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, de minister van VROM en mijzelf zijn vervolgens de veiligheidseisen voor treintunnels nader onderzocht. Dit heeft geresulteerd in het rapport *“Veiligheidseisen voor treintunnels – Matchen van Europese TSI en nationale praktijk”* (januari 2008). In dit rapport worden zowel de aan nieuwe treintunnels te stellen eisen behandeld als de verbetering van de brandveiligheid van bestaande treintunnels. Mede op basis van dit rapport wordt momenteel onderzocht door de ministeries van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, van VROM en van Verkeer en Waterstaat hoe deze veiligheidseisen op de meest effectieve wijze vastgelegd kunnen worden in wet- en regelgeving en/of in brancherichtlijnen.

Datum

Ons kenmerk
VenW/DGMO-2009/8016

- c. *De betrokken bedrijven ProRail en NS Reizigers worden aanbevolen hun organisaties zodanig aan te passen dat de brandweer in voorkomende gevallen direct van al de benodigde informatie kan worden voorzien.*

Het calamiteitenbestrijdingsplan voor de Schipholtunnel is in overleg tussen ProRail, NS Reizigers en de brandweer aangepast. Hierbij zijn nadere afspraken vastgelegd om ervoor te zorgen dat de brandweer in voorkomende gevallen direct van al de benodigde informatie is voorzien.

- d. *De Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties wordt aanbevolen om de organisatie van de ongevallen- en calamiteitenbestrijding zodanig in te richten dat al de informatie vereist om een calamiteit doelmatig te bestrijden snel kan worden ingewonnen.*

De in de veiligheidsregio's samenwerkende gemeenten zijn primair verantwoordelijk voor de vormgeving van de rampenbestrijding en crisisbeheersing. Het onlangs aan de Tweede Kamer aangeboden *“ontwerpbesluit veiligheidsregio's”* biedt daarvoor het kader. Dit ontwerpbesluit bevat eisen aan de organisatie van de rampenbestrijding en crisisbeheersing. De veiligheidsregio Kennemerland heeft inmiddels haar organisatie vrijwel volledig conform dit ontwerpbesluit ingericht.

- e. *De gemeente Haarlemmermeer en ProRail wordt aanbevolen de brandbestrijding en brandpreventie in de Schipholtunnel in overleg met de Schiphol Groep te integreren in de bestaande systemen voor de luchthaven.*

Sinds enige jaren vindt er periodiek overleg plaats tussen de brandweer Haarlemmermeer, de Schiphol Groep en ProRail. In dit overleg vindt afstemming plaats over onder meer de hulpverlening en de bestrijding van veiligheidsincidenten in de Schipholtunnel. Het resultaat van deze afstemming is onder meer uitgewerkt in geactualiseerde versies van het crisisbestrijdingsplan en van het calamiteitenbestrijdingsplan voor de Schipholtunnel. Het betreft onder meer afspraken over onderlinge alarmering, coördinatie en waarneming van bepaalde taken bij incidenten.

Datum

Ons kenmerk
VenW/DGMO-2009/8016

Overigens zal in het onderzoek dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat samen met de Inspectie voor Openbare Orde en Veiligheid uitvoert ook onderzocht worden in hoeverre deze aanbevelingen zijn opgevolgd.

2. Hebt u de Inspectie voor Verkeer en Waterstaat en/of de Inspectie voor Openbare Orde en Veiligheid al gevraagd om onderzoek te doen naar de feiten, de oorzaken, de gevolgen van de calamiteit in de Schipholtunnel op 2 juli 2009 en het optreden van de verantwoordelijke instanties? Of ligt het meer voor de hand dat de Onderzoeksraad voor de Veiligheid de genoemde situatie verder onderzoekt?
2. Zie het antwoord op vraag 1 van het lid Roemer. De Onderzoeksraad voor de Veiligheid kan zelfstandig beslissen over een eventueel nader onderzoek.

Vragen van de leden Kuiken, Samsom en Cramer

1. Is het waar dat machinisten in de Schipholtunnel op 2 juli 2009 tegenstrijdige opdrachten kregen van de brandweer en de treindienstleiding van ProRail, waardoor ze 20 minuten in een potentieel gevaarlijke situatie bleven? Bent u ook van mening dat een dergelijke gang van zaken volstrekt onaanvaardbaar is?
1. Zie het antwoord op vraag 1 van het lid Roemer.
2. Bestaat er inderdaad een rapport van NS Reizigers over de gebeurtenissen op 2 juli 2009? Zo ja, is naar aanleiding hiervan overleg geweest tussen alle betrokkenen of gaat dit nog gebeuren? Zijn de bevindingen van de NS gedeeld met de Inspectie voor Openbare Orde en Veiligheid, de Inspectie Verkeer en Waterstaat en/of de Onderzoeksraad voor Veiligheid?

Datum

Ons kenmerk

VenW/DGMO-2009/8016

2. Ja. Naar aanleiding van een vraag van het lid Van Gent over de tunnelveiligheid op het spoor heb ik de rapportage "Bedrijfsonderzoek, Rookontwikkeling in Schipholtunnel op 2 juli 2009" van NS Reizigers naar uw Kamer gestuurd². Zowel de Inspectie voor Openbare Orde en Veiligheid als de Inspectie Verkeer en Waterstaat hebben deze rapportage ontvangen.
3. Wat zijn de normale communicatieprocedures tussen de hulpdiensten en de NS en ProRail bij (potentieel) gevaarlijke situaties? Bij wie ligt in zo'n situatie de eindverantwoordelijkheid om beslissingen te nemen? Hoe had deze procedure op 2 juli 2009 gevolgd moeten worden?
3. Zie het antwoord op vraag 3 van het lid Roemer.
4. Waarom heeft ProRail besloten om de treinen in de Schipholtunnel te laten stoppen, terwijl de brandweer ze zo snel mogelijk uit de tunnel wilde hebben?
4. In het onderzoek dat de Inspectie Verkeer en Waterstaat samen met de Inspectie Openbare Orde en Veiligheid momenteel uitvoert zal onderzocht worden of dit aldus heeft plaatsgevonden en, zo ja, waarom. Ik wil niet vooruitlopen op de bevindingen van dit onderzoek.
5. Wat gaat u doen om te waarborgen dat in een toekomstige gevaarlijke situatie de veiligheid van personeel en reizigers bij alle beslissingen centraal staat? Hoe gaat u voorkomen dat zo'n ernstig communicatieprobleem tussen een hulpdienst en ProRail zich in de toekomst nog eens voordoet?
5. Zie het antwoord op vraag 5 van het lid Roemer.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

ir. Camiel Eurlings

² brief met kenmerk VenW/DGMO-2009/8015