

Onderwerp Bijna-ongeval spoorweg station
Groningen-Europapark, 6 maart 2012

Steller J.H. van der Veen

De leden van de raad van de gemeente Groningen
te GRONINGEN

Telefoon (050) 367 47 54 Bijlage(n) -

Ons kenmerk HV13.3628401

Datum **15 MEI 2013** Uw brief van

Uw kenmerk -

Geachte heer, mevrouw,

Op woensdag 13 februari 2013 kwam in de media naar voren dat bij het station-in-aanbouw Groningen-Europapark bijna een jaar eerder op 6 maart 2012 zich een bijna-ongeval heeft voorgedaan met een transport van gevaarlijke stoffen. Naar aanleiding van mondeling gestelde vragen heeft in afwezigheid van de portefeuillehouder Openbare Orde en Veiligheid wethouder R. van der Schaaf tijdens de vergadering van de Raadscommissie Financiën en veiligheid d.d. 13 maart 2013 een brief toegezegd in uw richting waarin informatie is opgenomen over het betreffende transport, het bijna-ongeval, de risico's en de getroffen maatregelen. In het navolgende treft u – in die volgorde – de toegezegde informatie aan.

Gelet op het recente spoorwegongeval met chemische stoffen in België, zullen – waar dit nu al kan – ook de ervaringen van dit ongeval bij deze brief betrokken worden.

Het bijna-ongeval, de oorzaak daarvan en de risico's:

Op 6 maart 2012 heeft een incident plaatsgevonden bij het treinemplacement Groningen-Europapark. De directe oorzaak van het incident was dat de informatie in het systeem van de 'rijweginstelling' van de treindienstleiding niet correspondeerde met de feitelijke situatie van het emplacement. Dit kon gebeuren doordat bij de aanpassing van het emplacement – zoals nodig door aanleg van het nieuwe station – gebruik is gemaakt van een niet-correcte ontwerp-tekening en ook na de aanleg er geen opleveringscontrole heeft plaatsgehad. Als gevolg hiervan werd een trein met gevaarlijke stoffen naar een onjuist spoor geleid. Door tijdig ingrijpen van de machinist kwam de trein tot stilstand zonder een andere trein of objecten te hebben geraakt. Er zijn daardoor gelukkig geen gevolgen geweest voor het overige spoorverkeer of de omgeving.

Maatregelen:

Bij brief d.d. 4 maart 2013 heeft de burgemeester ProRail aangesproken op het incident en het achterwege blijven van tijdige informatie vanuit ProRail in zijn richting. In de brief heeft hij verzocht in voorkomende gevallen voortaan terstond geïnformeerd te worden over incidenten en bijna-incidenten. Bij brief d.d. 26 april 2013 heeft de president-directeur van ProRail aan de burgemeester ondermeer laten weten dat 'de escalatie naar u als burgemeester via de reguliere kanalen van de Veiligheidsregio' verloopt, na de melding aan de meldkamer van ProRail. Tevens schrijft de president-directeur: 'Wij zijn intern met onze Calamiteitenorganisatie in overleg om u in dergelijke situaties aanvullend (los van de crisisaanpak), ook via uw vaste bestuurlijke contact, de regiodirecteur van ProRail, te informeren'.

Zoals uit het rapport van de Inspectie Leefomgeving en Transport blijkt dat is opgesteld naar aanleiding van het bijna-ongeval, heeft ProRail als eerst-verantwoordelijke organisatie direct maatregelen genomen door het inbouwen van extra controles en het aanpassen van de eigen procedures om dit soort incidenten in de toekomst te voorkomen. Zo worden tekeningen vooraf gecontroleerd en na de aanleg van een wissel wordt deze eerst fysiek getest door met een spoorbak of werkbak over het spoor te rijden, voordat deze in gebruik wordt genomen.

Verder is ProRail medio 2012 gestart met de controle van alle tekeningen en deze worden zo nodig gecorrigeerd. Deze controle vindt plaats naar aanleiding van de audit naar het tekeningenbeheer bij ProRail, zoals uitgevoerd door de Inspectie Leefomgeving en Transport. Uit deze audit was naar voren gekomen dat ProRail het tekeningenbestand niet volledig up-to-date heeft, waardoor veiligheidsrisico's kunnen ontstaan. De Inspectie blijft de komende tijd monitoren in hoeverre ProRail 'in control' is bij wijzigingen in de spoorweginfrastructuur en de daarbij behorende uitwerking op tekeningen.

Gelet op de frequentie (een paar honderd beladen wagens per jaar) en de aard van het transport van gevaarlijke stoffen gelden de volgende landelijk afgesproken veiligheidsmaatregelen:

- Vergunningverlening op rijksniveau (vergunning meldt stoffen, hoeveelheden en trajecten (per tijdseenheid));
- Trajecten waarover gevaarlijke stoffen getransporteerd worden zijn op de risicokaart gemeld;
- De trein met gevaarlijke stoffen mag uitsluitend een ruim ervaren machinist 'op de bok' hebben;
- Wagons met gevaarlijke stoffen zijn qua constructie en 'botssterkte' aangepast op het materiaal dat zij vervoeren;
- Treinen met gevaarlijke stoffen mogen uitsluitend met aangepaste (lagere) snelheid rijden;

- Treinen met gevaarlijke stoffen mogen niet rangeren op het emplacement van Groningen (gebeurt feitelijk bij Glimmen);
- De wagons zijn voorzien van een codering aan de buitenkant waarmee is aangegeven wat per wagon wordt vervoerd (zgn. oranje borden aan de buitenkant van de wagons).
- Daarnaast is door de Veiligheidsregio op hele korte termijn (24 uur per dag) informatie opvraagbaar bij de vervoerder over feitelijke transporten. Op deze wijze is aan parate diensten in onverhoopte situaties van ongevallen bekend wat vervoerd wordt/is.

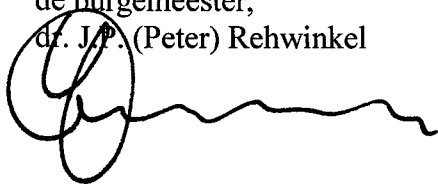
Ook al is de verantwoordelijkheid voor het transport van gevaarlijke stoffen op landelijk niveau belegd; het moge duidelijk zijn dat wij als college ons ook verantwoordelijk weten voor de veiligheid binnen de gemeentegrenzen en we zullen derhalve ontwikkelingen op dit gebied – waaronder de evaluatie van het ongeval in België – nauwgezet volgen.

Wij zijn van mening dat met deze maatregelen binnen de kaders van het mogelijke de veiligheid van onze burgers optimaal wordt bewerkstelligd.

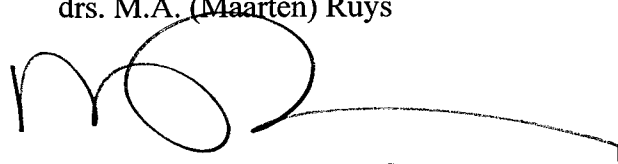
Wij gaan er van uit hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders van Groningen,

de burgemeester,
dr. J.P. (Peter) Rehwinkel

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized initial 'P' followed by a series of connected loops and a long horizontal stroke.

de secretaris,
drs. M.A. (Maarten) Ruys

A handwritten signature in black ink, featuring a large, stylized initial 'M' followed by a series of loops and a long horizontal stroke.