

FNV Spoor scoort met voorstellen tunnelveiligheid

Eindelijk succes. FNV Spoor hamert al jaren op maatregelen om te komen tot meer spoorveiligheid, maar de oren van de Haagse beleidsmaker bleven hiervoor lange tijd doof. Tot de laatste brief van vakbondsbestuurder Roel Berghuis. De minister nam de op- en aanmerkingen van FNV Spoor ter harte en nodigde deskundigen van de bond uit zitting te nemen in de Expertgroep Tunnelveiligheid. De eerste resultaten zijn inmiddels geboekt.

Voorstel: laten we in geval van een calamiteit zoals een brand in een spoortunnel nu eens níet de spanning van de bovenleidingen halen, maar die er gewoon op laten om een eventueel gestrande trein de gelegenheid te geven de tunnel uit te rijden. Klinkt logisch? Jazeker, maar dat is dan weer niet conform de vastgestelde protocollen die uitgaan van géén spanning om hiermee de brandweer de gelegenheid te geven de brand te blussen.

We beschikken over fantastische rapporten waar we in de praktijk niets mee kunnen

"Als ik in de afgelopen periode iets heb geleerd", zegt machinist en kaderlid van FNV Spoor John Foxen, "dan is het wel dat de brandweer niet in de eerste plaats komt om te blussen, maar om mensenlevens te redden. Doorgaans duurt het echter nogal even voordat de brandweer terplekke is, en met een beetje pech valt er dan al niemand meer te redden. Dus je kunt beter iets constructiefs verzinnen voor in de minuten vóór aangaan aan de komst van de brandweer. Gewoon de tunnel uit kunnen rijden bijvoorbeeld, maar dan moet dat natuurlijk wel mogelijk

blijven. Want zodra ik als machinist van NS iets van rookontwikkeling meld aan ProRail, halen zij de spanning van de bovenleiding."

Noodklok over spoorveiligheid

Foxen zit namens FNV Spoor in de Expertgroep Tunnelveiligheid van het Platform Transportveiligheid. Deze expertgroep wordt voorgezeten door prof. dr. Ira Helsloot, hoogleraar Crisisbeheersing en Fysieke Veiligheid aan de Vrije Universiteit van Amsterdam. Beide heren hebben zojuist een vergadering van de expertgroep achter de rug, waarin opnieuw afspraken zijn gemaakt over hoe het beter kan. En dat het beter – lees: veiliger – kan en moet, dat staat als een paal boven water. FNV Spoor luidt overigens al jaren de noodklok waar het gaat om spoorveiligheid. In 2002 lanceerde de bond een uitgebreide campagne onder de titel 'Onveiligheid spoort niet'. De actie ging gepaard met de presentatie van een Roodboek met een opsomming van misstanden én aanbevelingen om te komen tot verbeteringen. Een paar jaar later volgde een tweede campagne, het 'Deltaplan veilige spoorwegen', gevolgd door een derde in 2006 die de naam 'Door het oog van de naald' mee kreeg. Niemand wist toen nog



*John Foxen:
"...aanvullende
scholing van
het rijdend
personeel..."*

welk een voorspellende waarde deze laatstgenoemde veiligheids campagne in zijn naam meedroeg. Op donderdag 2 juli 2009 deed zich een brand voor in de Schipholtunnel. Althans, er ontstond steeds meer rook en de seinen en wissels deden het daardoor niet meer. Alle ingrediënten waren aanwezig voor een ware ramp met vele mogelijke slachtoffers, maar het liep gelukkig af met een sissers. Het vuur doofde vanzelf. Stel nu dát... In de Schipholtunnel stonden vijf treinen stil voor een rood sein. De machinisten kregen geen toestemming van ProRail om door te rijden, de brandweer verordonneerde echter de tunnel te ontruimen, maar dat kon dus niet meer. En nadat de zaak nader was onderzocht door de inspecties voor Verkeer en Waterstaat (IVW) en Openbare Orde en Veiligheid (IOOV) bleek ook de verantwoordelijk treindienstleider lastig te bereiken, werden procedures en protocollen



met voeten getreden en wist niemand van het precieze hoe en wat. Om een lang verhaal kort te maken: 'Resumerend constateren de beide inspecties dat er zeker het eerste kwartier van het incident door diverse actoren hard is gewerkt, maar vooral naast elkaar en niet met elkaar', zo valt te lezen in het eindrapport. Laten we er daarom maar niet aan denken wat er was gebeurd wanneer het vuur wél verder was aangewakkerd... Het was door het oog van de naald.

Revolutionaire aanbevelingen

Inmiddels leven we nu alweer bijna twee jaar na de brand in de Schipholtunnel en de Expertgroep Tunnelveiligheid nadert de voltooiing van zijn taak. Namelijk het doen van aanbevelingen die moeten bijdragen aan de verhoging van de spoorveiligheid in het algemeen en de tunnelveiligheid in het bijzonder. Foxen en Helsloot willen nog niet op de zaken vooruit lopen, maar voorstellen revolutionaire aanbevelingen. Helsloot: "Op beleidsniveau beschikken we over fantastische rapporten waarmee de aanpak keurig is dichtgetimmerd. Die rapporten zijn vooral gericht op verbetering van de professionele hulpverlening. Maar in de praktijk kunnen we er weinig tot niets mee, omdat ze voorbij gaan aan wat de praktijk werkelijk vraagt.

Bijvoorbeeld dat de eerste tien minuten in geval van een calamiteit de allerbelangrijkste zijn." Foxen: "We zitten in de expertgroep samen met diverse mensen van NS, ProRail, de brandweer en enkele externe deskundigen, en tot mijn verbazing blijken alle partijen procedures te hanteren waar ik als treinmachinist nog nooit van heb gehoord. En als ik dan hoor wat bijvoorbeeld de brandweer doet, en wat ProRail doet, dan denk ik: en nu maar hopen dat dat allemaal goed gaat."

Het is een klassiek misverstand dat mensen bij een calamiteit massaal in paniek raken

"Er zijn maatregelen die in de praktijk aantoonbaar niet werken", vult Helsloot aan. "Bijvoorbeeld dat de ventilatoren aan gaan zodra een trein tot stilstand komt. Dit om hulpverleners van één kant een rookvrije toegang tot de tunnel te verlenen. Maar in de praktijk zijn de ventilatoren nog ver weg en zorgen voor een dichte rookontwikkeling in de tunnel zelf, waardoor de slachtoffers aan de 'benedenwindse kant' van de brand nauwelijks tot niets meer zien en niet meer kunnen ontsnappen."

Cruciale rol

Zo zijn er meer voorbeelden waar volgens deskundige Helsloot "lang over is nagedacht, maar die operationeel gezien lang niet altijd effectief zijn." Het idee dat de hulp altijd door de overheid zal worden georganiseerd, is volgens de hoogleraar Crisisbeheersing en Fysieke Veiligheid achterhaald. "Het zijn de eerste minuten die tellen, en dus zijn het de machinist en de conducteur die een cruciale rol spelen in de evacuatie van de reizigers. Het is vragen om problemen wanneer je in protocollen voorschrijft dat zij eerst over drie schijven toestemming moeten vragen voor hun optreden. Het wordt dus tijd dat hun vakmanschap ook op dit punt wordt erkend en dat zij carte blanche krijgen om dit soort gevallen het voortouw te nemen." Machinist Foxen pleitte namens FNV Spoor eerder al voor een speciaal Tunnel Oefen Centrum (TOC) als "de plek waar machinisten en conduc-



*Ira Helsloot:
"...maatregelen
die in de praktijk
aantoonbaar
niet werken..."*

teurs, maar ook brandweerlieden en andere vertegenwoordigers van hulpdiensten, kunnen oefenen en kennis uitwisselen over wat er werkelijk belangrijk is bij een incident in een tunnel en wat niet". Inmiddels is dit plan binnen de expertgroep verder bestudeerd en besproken. Volgens Helsloot heeft een dergelijk initiatief niet eens zo ver te gaan tot het bouwen van een namaaktunnel, maar kan ook worden volstaan met "een donkere loods in bijvoorbeeld het Spoorwegmuseum". Maar het idee blijft in ieder geval overeind, evenals de achterliggende gedachte dat er behoefte is aan een stukje aanvullende training en opleiding van het rijdend personeel. Zij moeten het immers mede doen.

Succes heeft vele vaders

Zoals gezegd zullen we nog even moeten wachten tot de expertgroep zijn aanbevelingen zal presenteren

aan de ministers van Infrastructuur & Milieu en Veiligheid & Justitie. Dat wordt naar verwachting niet eerder dan 15 april aanstaande, wanneer de expertgroep voor de laatste keer vergadert.

'Het gaat er om tot tot werkbare verbeteringen van de veiligheid te komen'

Vast staat wel al dat ProRail inmiddels net is afgestapt van het protocol om bij brand in een spoortunnel de spanning van de bovenleidingen te halen. Helsloot: "Formeel een gevolg van een al langer lopend traject, maar succes heeft nu eenmaal vele vaders. Het gaat ons als projectgroep erom dat we tot werkbare verbeteringen van de veiligheid komen. Tussentijds 'oogsten' van de 'zaden van twijfel' die wij zaaien zien wij alleen maar als een winstpunt.

Maar niet alle suggesties zullen haalbaar blijken. Bijvoorbeeld het voorstel om in geval van gevaar achteruit de tunnel uit te rijden zal waarschijnlijk niet worden overgenomen. Foxen: "Machinisten is hun hele leven geleerd dat achteruit rijden doorgaans niet een heel veilige optie is. Wanneer we nu gaan voorstellen dit wel te doen, zal dat velen tegen de haren in strijken. Daarom kunnen we beter kiezen voor én stroom op de bovenleidingen, én recht door de tunnel uit. Desnoods door rood, maar over dit laatste zijn we het ook nog niet helemaal eens."

Klassiek misverstand

Nog meer verrassende voorstellen? Nou, bijvoorbeeld een noodremoverbrugging in alle treinen, zoals Foxen eerder al bepleitte. En een einde aan het klassieke misverstand dat treinpassagiers bij een spoortunnelbrand slechts passief zijn of massaal in paniek raken. Helsloot: "De werkelijkheid is dat mensen ook bij een calamiteit zeer weldenkend en zelfredzaam zijn. Ze moeten alleen gestuurd worden, bijvoorbeeld door een deskundige machinist of conducteur. Burgers herkennen gevaar immers niet altijd en moeten daarom op het gevaar en de juiste handeldwijze gewezen worden."

Foxen op zijn beurt: "Ook dit pleit voor aanvullende scholing van het rijdend personeel." Waarop Helsloot weer aansluit met: "En dan moeten we van tevoren vastleggen dat machinisten en conducteurs voor hun optreden in crisissituaties nooit en te nimmer iets anders kunnen krijgen dan een pluim. Iemand afrekenen op zijn gedrag in dit soort situaties geeft geen pas." <



Goed voorbeeld van een volgens professor Helsloot weinig effectieve oefening rond spoortunnelveiligheid (hier bij de Betuwelijn), omdat wordt uitgegaan van de misvatting dat reizigers bij een calamiteit in paniek raken.