



Persbericht

Eerste minuten bepalend of treinbrand in tunnel ramp wordt of niet

- *Platform Transportveiligheid adviseert minister rijdend personeel op trein meer bevoegdheden te geven om te kunnen optreden -*

Platform Transportveiligheid heeft minister Schultz Van Haegen van Infrastructuur een tiental praktische aanbevelingen gedaan voor levensreddend optreden in geval van brand in spoortunnels. Kern van de aanbevelingen is om bij een dreigende calamiteit vooral te focussen op de eerste tien minuten. Dat kan onder meer door het rijdend personeel op de trein meer bevoegdheden te geven.

De aanbevelingen in het rapport 'Zelfredzaamheid bij brand in een spoortunnel' zijn opgesteld door een expertgroep onder voorzitterschap van prof. dr. Ira Helsloot, hoogleraar Crisisbeheersing en Fysieke Veiligheid aan de Vrije Universiteit van Amsterdam. De expertgroep werd ingesteld na een prangende vraag van de minister aan Platform Transportveiligheid hoe de persoonlijke en materiële schade in geval van een calamiteit zoveel mogelijk kan worden beperkt. De minister reageerde met haar vraag op de bijna-ramp in de Schipholtunnel op 2 juli 2009, waarbij het vuur gelukkig vroegtijdig vanzelf doofde. Het incident maakte wel duidelijk dat de hulpverlening in gevaar kwam door bureaucratische en tegenstrijdige procedures en protocollen bij de hulpverleningsinstanties en spoororganisaties.

Volgens de expertgroep dient er vooral in de eerste tien minuten van een incident handelend te worden opgetreden. Externe hulpverlening is er vaak nog niet maar is wel onderweg. Daarom zou de handelingsbevoegdheid vooral bij het rijdend personeel van NS moeten worden gelegd. Voor zover mogelijk blijft de bestaande praktijk overeind dat dit gebeurt in overleg met de verkeersleiders van ProRail, maar wanneer communicatie niet of nauwelijks mogelijk is, zouden zij zelf moeten kunnen beslissen. Dit geldt bijvoorbeeld voor het besluit om de trein te evacueren of desnoods door rood sein de tunnel uit te rijden.

De aanbevelingen hebben als kenmerk dat ze relatief makkelijk toepasbaar zijn, maar in sommige gevallen ook weinig orthodox. Uit het rapport: *'De voorgestelde uitwerkingssuggesties kunnen in vaker voorkomende situaties (zoals lichte rookontwikkeling) als te zwaar worden beoordeeld. De grootste fout die echter gemaakt kan worden (en die momenteel nog gemaakt wordt) is voor lichtere gevallen lichtere procedures te maken – lees: risicomijdende procedures waarbij geen sprake is van decentralisatie van de beslissingsbevoegdheid. (...) In het scenario van de zeldzame werkelijk levensbedreigende brand zal dan blijken dat treinreizigers omkomen omdat te laat is besloten tot een evacuatie.'*

Noot voor de redactie, niet voor publicatie

Het rapport is op te vragen via Platform Transportveiligheid (info@platformtransportveiligheid.nl/010 4468760)

Voor meer informatie, vragen en/of interviews kunt u contact opnemen met Hans Spobeck van Platform Transportveiligheid, 06 1901 5162, en/of prof. Ira Helsloot van de Vrije Universiteit Amsterdam, 06 5118 8627.