PERSBERICHT

Utrecht, 30 maart 2011

Door rood sein rijden kan levens redden

- FNV Spoor juicht onorthodoxe maatregelen toe die moeten leiden tot meer tunnelveiligheid -

FNV Spoor is warm voorstander van onorthodoxe maatregelen zoals die nu worden verkend door de expertgroep die onderzoek heeft gedaan naar mogelijkheden om te komen tot meer tunnelveiligheid op het Nederlandse spoorwegnet. De vakbond juicht vooral de voorstellen toe waarin wordt gepleit om in geval van een calamiteit in een treintunnel desgewenst door rood sein te mogen rijden, en om de vereiste bevoegdheden gedurende de eerste tien minuten bij het rijdend personeel ter plaatse te leggen.

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 expertgroep is onderdeel van het Platform Transportveiligheid en staat onder voorzitterschap van prof. dr. Ira Helsloot, hoogleraar Crisisbeheersing en Fysieke Veiligheid aan de Vrije Universiteit van Amsterdam. Hij presenteert de bevindingen op 15 april aanstaande.

Al eerder werd bekend dat de expertgroep was aangelopen tegen opvallende bestaande maar weinig effectieve afspraken en protocollen, zoals het automatisme om in geval van brand direct de elektriciteit van de bovenleidingen te halen. Hierdoor kan een in een tunnel gestrande trein geen kant meer uit, wat de veiligheid niet bepaald ten goede komt. Overigens heeft ProRail vooruitlopend op de definitieve aanbevelingen deze matregel die volgens Helsloot "aantoonbaar niet werkt" onlangs geschrapt.

Roel Berghuis kan zich goed vinden in de conclusie dat we in Nederland beschikken over fantastische rapporten waarmee de aanpak keurig is dichtgetimmerd, maar in de praktijk weinig tot niets mee kunnen omdat ze voorbij gaan aan wat de praktijk werkelijk vraagt. Berghuis: "De aanpak is te veel gericht op verbetering van de professionele hulpverlening, terwijl in geval van een calamiteit de eerste tien minuten de allerbelangrijkste zijn. Dan is de hulpverlening vaak nog niet eens onderweg. Daarom is het goed de handelingsbevoegdheid in eerste instantie bij het rijdend personeel te leggen. Zij spelen immers een belangrijke rol bij zelfredzaamheid. Het is vragen om problemen wanneer je in protocollen voorschrijft dat zij eerst over drie schijven toestemming moeten vragen voor hun optreden."

Maar ook dogma's als een absoluut verbod op door rood rijden, kunnen volgens Berghuis in geval van calamiteiten aan de wilgen worden gehangen. "Het gaat om de veiligheid van tientallen, misschien wel honderden mensen. Als de wereld om deze reizigers heen in vuur en vlam staat, dan wil je weg van die betreffende plek. Of het sein nu op rood staat of niet. Ook hier moeten we durven vertrouwen in het vakmanschap van in dit geval de machinist."

FNV Spoor luidt 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 welk een voorspellende waarde deze laatstgenoemde veiligheidscampagne 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 sisser. Het vuur doofde vanzelf.

Naar aanleiding van deze laatste gebeurtenis lanceerde de bond het plan om te komen tot een speciaal Tunnel Oefen Centrum als plek waar machinisten en conducteurs, 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. Ook dit plan is binnen de expertgroep verder bestudeerd en besproken, en overgenomen in de vorm van een pleidooi voor aanvullende training en opleiding van het rijdend personeel. Zij zullen het straks immers mede 'moeten doen'.