

Bijlage 3, beleidsaanpassingen railveiligheid 2000 - 2003

In uitvoering zijnde en in het afgelopen jaar voltooide beleidsaanpassingen naar aanleiding van het verschijnen van de Trendanalyse.

1. De spoorwegveiligheid, stand van zaken (Trendanalyse 2000, Quick Scan)

Optimaliseer aantal wissels

ProRail is verzocht te bezien hoe het aantal, het beheer en de functionaliteit van wissels te optimaliseren. Uitgangspunt hierbij was, het opstellen interventiewaarden voor de instandhouding van wissels. Voorts was gevraagd te bekijken waar wissels vermeden en verwijderd kunnen worden. De oorspronkelijke inzichten zijn gaande de rit aangepast op basis van nieuw onderzoek. Het systeem voor de normering van wissels is door ProRail en IVW hierop aangepast.

De vraag aan ProRail is in vier onderdelen uitgewerkt: aanpassing van instandhoudingspecificaties van wissels, vernieuwen van wissels die de levensduur die er voor overschreden hebben, aanpassen van de lay-out van emplacementen, aantonen van de veiligheid van wissels en de processen die daarvoor zijn ingericht.

Aanpassing van instandhoudingspecificaties van wissels

De instandhoudingspecificaties voor wissels zijn inmiddels aangepast/gemoderniseerd, in een zorgvuldig traject waarbij technische experts van ProRail, ingenieursbureaus en IVW/Railned Veiligheid betrokken zijn. Op dit moment worden de contracten met de procesaannemers van ProRail hierop aangepast inclusief herinstructie van monteurs.

Vernieuwen van wissels die de levensduur die er voor overschreden hebben

Inmiddels zijn verhoogde budgetten voor spoorvernieuwing beschikbaar gekomen (zie Herstelplan spoor en de in het Infrafonds vrijgemaakte extra middelen voor vernieuwing). Deze worden dit jaar en ook in de komende jaren mede gebruikt voor het vernieuwen van die wissels en wisselcomplexen die aan vernieuwing toe zijn. In het Productieplan 2005-2009 is een forse groei te zien van het aantal ingeplande te vernieuwen wissels.

Aanpassen van de lay-out van emplacementen

In Onderhoudsprojecten (inclusief vernieuwing) werd en wordt tot nu toe geen functionaliteit van infrastructuur ten behoeve van de verkeersfunctie aangepast. Er wordt 1 op 1 vervangen. In lijn met de ontwikkeling van het Onderhoudsmanagement bij bedrijven en infrabeheerders als middel om bedrijfsdoelen te realiseren, is voor de vernieuwing van de wisselcomplexen op emplacement Sittard een andere weg dan 1:1 vervanging gekozen. In nauwe samenspraak met vervoerders is door de onderhoudsafdeling en de capaciteitsafdeling van ProRail ook de lay-out van het emplacement gewijzigd waardoor er met minder wissels een gewenste functionaliteit en systeemveiligheid gecreëerd is tegen minder life-cycle kosten, minder (voorziene) storingen en een verbetering van de externe veiligheid. De uitvoering van dit zeer grote project waarbij het emplacement een weekeinde en daarna 9 dagen voor een groot deel onttrokken wordt aan de exploitatie is gepland voor halverwege 2005.

Binnen ProRail is deze aanpak beschreven in een Best Practice document, dat zijn weg als kennisbron binnen Onderhouds- en Vernieuwingsprojecten moet vinden, en waarmee een optimalisatie van het aantal wissels, en daarachter meer prestatie en veiligheid met minder kosten, bereikt wordt. Uiteraard op langere termijn.

Aantonen van de veiligheid van wissels en de processen die daarvoor zijn ingericht

IVW heeft twee uitgebreide onderzoeken uitgevoerd naar de veiligheid/kwaliteit van wissels die door ProRail beheerd worden.

Het eerste onderzoek betrof een daadwerkelijke fysieke beoordeling van een fors aantal wissels (steekproef) door deskundigen van IVW, met de nieuwe instandhoudingspecificaties als achtergrond.

De uitkomst gaf aan dat wissels in Nederland van een goede kwaliteit zijn, en veilig. Het tweede onderzoek gaf IVW inzicht in de processen van ProRail die deze kwaliteit bevorderen en borgen. Hiervoor heeft ProRail volledige transparantie gegeven in processen, kwaliteitseisen, contractdocumenten, managementsysteem etc. IVW heeft hierbij niet kunnen toetsen aan een norm voor kwaliteitssystemen voor (rail)infrabeheerders, want die is er nog niet. Zij hebben hiervoor gebruik gemaakt van andere normen voor kwaliteitssystemen.

In de rapportage komt IVW tot een groot aantal "Conformities", processen die lopen volgens de norm van kwaliteit en borging. Ze heeft ook een aantal (minder) "Non-Conformities" gevonden. Hierop heeft

ProRail gereageerd en laten zien dat een groot deel daarvan toch al opgepakt en geborgd is (waaronder directieverklaring over veiligheid, een veiligheidsmanagementsysteem, het beschreven kwaliteitssysteem van de centrale afdeling Productbeheer (die de genoemde kwaliteitseisen voor wissels beheerd en aanpast) etc. Daarnaast heeft ProRail aangegeven dat zij een 4-tal Non-Conformities zullen aanpakken die enkele nieuwe acties vergen.

Het overallbeeld dat Prorail aan het onderzoek ontleent (mede gebaseerd op de feiten van het eerste fysieke onderzoek) is dat de taakorganisatie de processen rond wissels goed op orde heeft en beheerst. De IVW geeft daarentegen wel in haar jaarverslag aan dat ProRail haar processen rond wissels nog niet aantoonbaar geborgd heeft.

Inmiddels is duidelijk dat IVW het onderzoek (op verzoek van het ministerie) niet zozeer op wissels wil richten maar zal verbreden tot een onderzoek van de gehele (systeem)van veiligheidsborging van ProRail en de processen van het bedrijf. Hiervoor loopt inmiddels een traject in een goede samenwerking tussen IVW en ProRail.

Vaststelling grenswaarden voor wiel- en baandefecten

ProRail is verzocht om grenswaarden voor de kwaliteit wielen en draaistelconstructies aan te geven. Zonodig moet aangegeven worden op welke verbeteringen aangebracht moeten worden. Dit moet gebeuren in samenwerking met de vervoerders en procesaannemers. Met behulp van Quo Vadis is het mogelijk om de wielkwaliteit te beoordelen. In de zomer wordt GPRS/GSM-R geïnstalleerd. Hiermee is de informatie voor ProRail online beschikbaar en is de vervoerder op het beoordelingresultaat direct aan te spreken. De doelstelling is per 1 januari 2005 normen bepaald te hebben en het hele systeem operationeel te laten zijn.

Ontwikkel een kwaliteitszorgsysteem.

ProRail is in eerste instantie verzocht een kwaliteitszorgsysteem voor de permanente beheersing van de toestand van de infrastructuur op te stellen met inachtneming van het gebruikte materieel. De vraag is later specifiek ingevuld met het verzoek een veiligheidsmanagementsysteem voor de spoorinfrastructuur op te stellen en te gaan hanteren. Op 1-jan-04 is het VMS in werking getreden ProRail heeft met het VMS maandelijkse monitoring en rapportages in zake de veiligheid op en rond het spoor. Het VMS zal in de komende jaren verder verfijnd worden.

Het VMS en de wijze van hanteren binnen ProRail zullen door de Inspectie Verkeer en Waterstaat, Divisie Rail getoetst worden. In verband hiermee is de IVW-DR begonnen met een eerste onderzoek van de kwaliteit van het spoor. De aandacht gaat uit naar de ballast, spoorstaven, wissels (uitgezonderd de bedieningstechniek) en de organisatorische borging van de kwaliteit. Het onderzoek is gericht op primair de trajecten waarover het vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Overige trajecten en onderdelen volgen in een later stadium.

Dring aantal STS'en terug

Om het aantal passages stoptonend sein te verminderen zijn verschillende projecten opgezet. De oorzaken van STS'en zijn niet eenduidig aan één partij op het spoor toe te wijzen. Aspecten als opleiding, verwachtingspatronen in de dienstregeling, zichtbaarheid van seinen zijn zaken die, al of niet in samenspel, tot een STS kunnen leiden. De oplossing van de problematiek ligt deels op de raakvlakken tussen de verschillende organisaties. Om met name de afstemming daar te verbeteren is begin 2003 het project "Vermindering Stoptonend Sein" gestart.

- De IVW-DR en ProRail zijn gevraagd de gevaarpunten te identificeren en maatregelen te genereren. De IVW toetst uitkomsten en bewaakt voortgang. ProRail heeft in dit kader onderzoek laten doen naar seinbeeldsimulatie en een inventarisatie verricht naar extra mogelijkheden binnen het bestaande treinbeïnvloedingssysteem.
- De IVW-DR is in samenwerking met ProRail en ProRail-VL verzocht verder onderzoek naar STS'en te verrichten en een procedure voor uniforme afhandeling STS'en op te stellen. Deze is medio 2001 is de checklist STS-afhandeling in gebruik genomen. Vervoerders hebben standaard waarmee zij STS aan IVW melden.
- ProRail-VL is verzocht de automatische rijweginstelling VPT zodanig te verbeteren dat STS'en minder voorkomen en de gevolgrisco's verminderen. De uitwerking en afstemming met de overige spoorpartijen vindt plaats in het project "Vermindering Stoptonend Sein".
- Door de IVW-DR is onderzocht op welke manier zichtbaarheid van dwergseinen verbeterd kan worden. ProRail onderzoekt nu waar de resultaten toegepast kunnen worden.
- De IVW-DR, ProRail en vervoerders hebben een gezamenlijke inventarisatie uitgevoerd naar de waarneembaarheid seinen op verschillende emplacementen. De gehanteerde methode is in de overige regio's in voorbereiding.

- ProRail-VL is gevraagd om terughoudend om te gaan met het instellen met deelrijwegen in zones zonder ATB. ProRail-VL is begin 2003 gestart met een programma waarmee het voorkomen en de gevaren van STS'n op gevoelige punten wordt verminderd. Het beheersen van de gevolgen van deelrijwegen (ook in gebieden zonder ATB) is hiervan een onderdeel.

Verscherp inspecties Nefit en NP 46

ProRail is gevraagd verscherpte inspecties uit te voeren bij de spoortypen Nefit en NP46. Deze zijn noodzakelijk tot feitelijke vervanging. Het inspectieplan is medio 2003 voorgelegd aan de IVW, Directie Rail. Diverse procesaannemers hebben opdracht gekregen extra controle uit te voeren. Gezien de onzekerheid in de kwaliteit van het nefitspoor is in 2001 afgesproken om al het nefitspoor nog vóór 2007 te vervangen op het gehele net, en op het kernnet vóór 2006. De huidige planningsvoorstellen van ProRail voor de ombouw of vervanging van het nefitspoor zijn conform deze afspraak.

Dring het vandalisme en andere verstoringen van buitenaf terug.

Door de IVW-DR is onderzoek verricht naar vandalisme op en rond het spoor en de risico's voor de railveiligheid. De maatregelen voor vandalismpreventie, suïcidepreventie en vermindering van 'onbevoegd langs het spoor' zijn deels identiek. ProRail heeft een aantal experimenten uitgevoerd waarbij goede resultaten zichtbaar waren. NS-R, ProRail en de KLPD (spoorwegpolitie) hebben in 2003 een plan van aanpak opgesteld om maatregelen te realiseren. Zo is het initiatief genomen om scholen actief over de risico's en de veroorzaakte overlast te informeren, met name op locaties nabij het spoor met relatief veel vandalisme en hangjongeren door de aanwezigheid van scholen en uitgaanscentra. Het betreden van de spoorbaan door onbevoegden en/of vandalen wordt voorts tegengegaan door de toegankelijkheid op de bekende plaatsen te beperken en het toezicht daar te intensiveren. De meetresultaten wijzen op een aanzienlijke vermindering van het aantal storingen door derden. Op basis van deze ervaringen heeft ProRail besloten de maatregelen ook landelijk toe te passen. Voor de jaren 2004 – 2007 heeft ProRail het hiervoor benodigde budget beschikbaar gesteld. NS en ProRail hebben gezamenlijk initiatieven genomen om opstelreinen beter te beveiligen. Op enkele plaatsen wordt door conducteurs 's nachts op stations en langs opstelreinen gesurveilleerd.

Bij ernstige spoordelicten die de veiligheid voor reizigers en personeel in gevaar brengen, wordt al dan niet in samenwerking met de KLPD-spoorwegpolitie, onderzoek verricht door de IVW. Door de NS wordt, indien de daders te achterhalen zijn, altijd getracht de schade in een civiele procedure te verhalen. Repressief optreden door opsporing van strafbare feiten en strafrechtelijke handhaving is de verantwoordelijkheid van BZK (KLPD spoorwegpolitie) en Justitie (Openbaar Ministerie).

2. Trendanalyse 2001

Conform de beheersconcessie is ProRail verplicht informatie aan te leveren voor de Trendanalyse en te zorgen voor een goede afstemming met de informatie toezichthouder. In 2002 en 2003 is deze verplichting samen met de IVW-DR ingevuld. Met de ontwikkeling van het VMS door ProRail zal de afstemming van informatie verder uitgewerkt worden.

3. Trendanalyse 2002.

Veiligheidssituatie van baanwerkers

Naar aanleiding van de Trendanalyse 2002 is aangegeven dat de veiligheidssituatie van baanwerkers verbeterd moet worden. ProRail geeft hiervoor samen met de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorveiligheid (SAS) uitvoering aan het Normenkader Veilig Werken aan de Railinfra (NKVWR). Het NKVWR gaat met name in op: a) de relatie met de omgeving (zoals Arbowet, Spoorwegwet en arbeidshygiënische strategie) en b) de taken, bevoegdheden en verantwoordelijkheden van degenen die in de veiligheidsketen werkzaam zijn. Met behulp van brancherichtlijnen en best practices dient de branche vervolgens invulling te geven aan toepassing van de normen. De planning is om 1 juli 2004 te beginnen met het NKVWR. Op 1 januari 2005 zal het voor alle werken effectief moeten zijn.

Onderzoek of afzonderlijk beleid/maatregelen nodig zijn voor 'gebruikers reizigersoverpad'

Naar aanleiding van deze en andere ontwikkelingen is bekeken in welke situaties op AHOB's extra maatregelen noodzakelijk zijn. Uit de eerste onderzoeken blijkt dat met name op reizigersoverpaden de toename in incidenten te wijten zijn aan toenemend risicogedrag van de overweggebruiker. Onderzocht zal worden maatregelen mogelijk zijn om hierin verbetering te bewerkstelligen.

Onderzoek stijgende trend aantal botsingen goederenwagens

Naar aanleiding van deze vraag zijn een aantal zaken opgestart. ProRail en de IVW bekijken welke indicatoren ProRail hanteert om de veilige berijdbaarheid te garanderen. Op basis van de uitkomsten zal de IVW een onderzoek en inspecties gaan verrichten. Op basis van de indicatoren zal een monitoringssysteem opgezet worden. Een belangrijk onderdeel voor de veilige berijdbaarheid vormen de wissels. Het onderhoudssysteem voor wissels is opgenomen in het veiligheidsmanagementsysteem van ProRail dat sinds 1 januari 2004 gehanteerd wordt. De verdere uitwerking van specificaties, onderhoudsvorschriften voor wissels en de monitoring daarvan gebeurt in het kader van de implementatie van het veiligheidsmanagementsysteem. Zodra de implementatie van het veiligheidsmanagementsysteem voldoende ver gevorderd is, zal de IVW hier een onderzoek op uitvoeren. Beide monitoringssystemen zullen het mogelijk maken trends in incidenten van de verschillende vervoersstromen nader te onderzoeken.