



Infrastructuur en veiligheidsgedrag op Kijfhoek moet beter

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) concludeert dat ProRail onvoldoende beeld heeft van de fysieke staat van de infrastructuur op rangeerterrein Kijfhoek. Het risicomanagement is onvoldoende en ProRail lijkt de verantwoordelijkheid voor het beheer van de railinfra door te schuiven naar 2 aannemers. De beheersing van de veilige berijdbaarheid laat te wensen over. Een onvolledige informatieoverdracht aan de aannemer leidt ertoe dat deze haar taak niet goed kon uitvoeren.

De inspectie ziet hierdoor onnodige risico's en verstoringen ontstaan op dit belangrijke rangeerterrein, waar een heuveltop wordt gebruikt om wagons over verschillende wissels naar het spoor van hun eindbestemming te rollen. De infrastructuur op dit heuvelsysteem is aan het einde van zijn levensduur. ProRail stelde de vervanging echter uit. Verder ziet de ILT dat ProRail en haar aannemers de eigen afspraken om veilig te werken niet altijd naleven. Deze factsheet is een bundeling van de recente bevindingen en conclusies van de ILT en geeft een doorkijk naar de toekomst.

Intensivering overleg ProRail - ILT

In de zomer van 2018 vinden op Kijfhoek 2 ongevallen plaats. De ILT houdt het werk op het rangeerterrein scherp in de gaten

met extra inspecties, gesprekken en 'verscherpt toezicht'. Het regelmatige overleg tussen de ILT en ProRail over infrastructuur en onderhoud is sinds februari 2020 verder geïntensiveerd. Aanleiding zijn afspraken van de infrabeheerder met 2 aannemers over een nieuwe taakverdeling voor het onderhoud. Daarmee maakt ProRail een knip in het contract voor onderhoud van de spoorinfrastructuur in het heuvelsysteem (zoals railremmen en aansturen wissels) en de bijbehorende spoorinfra (spoor en wissels) op Kijfhoek. De ILT ziet dat deze opsplitsing van onderhoud bij in elkaar grijpende systemen leidt tot risico's op het rangeerterrein. De inspectie voert gesprekken met diverse medewerkers van ProRail en de 2 aannemers. In alle gesprekken is aandacht voor veiligheidscultuur en het in kaart brengen van risico's. Centraal staan:

- de veiligheid van het spoor, wissels en het heuvelsysteem op rangeerterrein Kijfhoek;
- de integrale verantwoordelijkheid van ProRail voor de infrastructuur en de veiligheidsafspraken;
- de opvolging van aanbevelingen uit het rapport van onafhankelijk onderzoeksbureau Crisislab (mei 2019);
- de acties naar aanleiding van bevindingen uit eerdere inspecties van de ILT.

Bevindingen en maatregelen

De ILT onderzoekt hoe ProRail haar processen en afspraken bij de splitsing voor het onderhoud van de spoorinfrastructuur organiseert. Ook inspecteert de ILT opnieuw de sporen en wissels. De inspectie komt tot de volgende bevindingen:

1. er is onvoldoende aandacht voor risicomanagement bij wijzigingen;
2. er is onvoldoende beeld van de fysieke staat van de infrastructuur en de risico's waardoor de veilige berijdbaarheid in het geding is;
3. afspraken over veilig werken aan het spoor worden niet altijd nageleefd.

De bevindingen voor risicomanagement, veilige berijdbaarheid en het veilig werken op het rangeerterrein zijn onder de maat. De inspectie legt op donderdag 2 juli een last onder dwangsom (LOD) op aan ProRail. Na deze stevige maatregel volgt vanaf juli bestuurstoezicht, dit zijn bestuurlijke gesprekken.

ProRail onderkent problemen

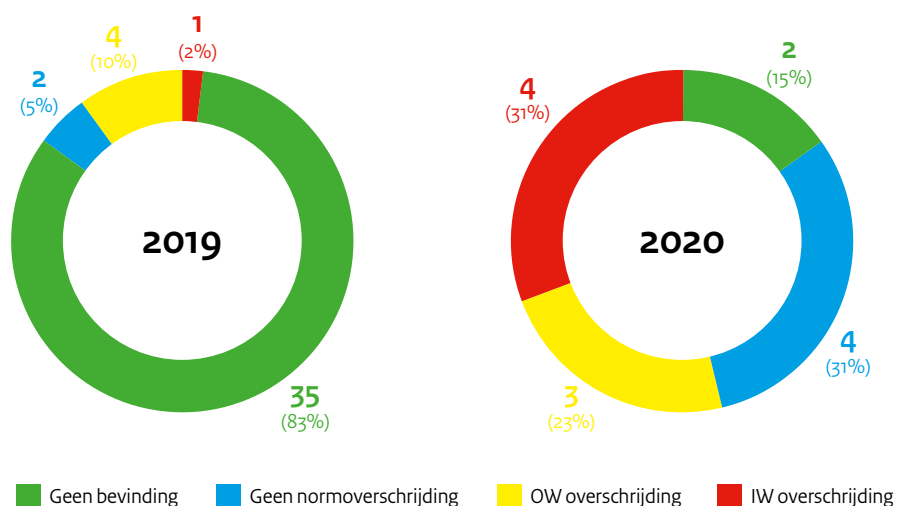
In de gesprekken met de ILT onderkent ProRail haar problemen. De infrabeheerder wil op een andere manier werken en geeft aan dat ze daarom graag in gesprek blijft met de ILT. De inspectie ziet dat de infrabeheerder met een verandering bezig is. Zo is bijvoorbeeld onlangs het onderhoudscontract geactualiseerd en werkt ProRail aan een plan van aanpak voor het verhogen van de kwaliteit van de spoorinfra.

Risicomanagement

ProRail brengt de (veiligheids)risico's van wijzigingen onvoldoende in kaart. Ook neemt de infrabeheerder onvoldoende maatregelen om risico's te verkleinen. De inspectie vindt dat ProRail beter moet sturen op risicomanagement bij veranderingen. Signalen van medewerkers over risico's pakt de infrabeheerder onvoldoende op, ook onderzoekt het management deze niet. De ILT vindt dat ProRail een actieve rol moet spelen op dit gebied.

De ILT constateert dat de infrabeheerder onvoldoende alert is op risico's en deze onvoldoende actief monitort. Dit probleem is al langer duidelijk, hierover verschenen rapporten van Crisislab (mei, 2019) en Horvat & Partners (februari, 2012). ProRail laat aanbevelingen uit deze onderzoeksrapporten liggen. Het advies van Crisislab, om Kijfhoek als één geheel aan te sturen, werd niet opgevolgd. Lijnrecht tegen dat advies in werd het onderhoud van het heuvelsysteem en bijbehorende spoorinfra juist verdeeld over 2 aannemers. Veiligheid werd daarbij onvoldoende meegewogen. Het verouderde heuvelsysteem vraagt juist om extra inspanning en risicobeheersing bij de aanbesteding van deze onderhoudscontracten.

De inspectie ziet dat er op onderdelen een te laag kennisniveau is over het heuvelsysteem bij ProRail. Vragen van aannemers of van de ILT, onder meer over de technische staat of de functionaliteit van de infrastructuur, kan de infrabeheerder onvoldoende beantwoorden. Zo ontstaan er problemen. Het onderhoud op de heuvel stagneert. Ook ontstaan er verstoringen met grote



Figuur 1: Resultaten van de visuele inspecties van wissels in het heuvelgebied in 2019 en voorjaar 2020. De ILT inspecteerde respectievelijk 42 en 13 wissels van het heuvelsysteem. Het 1e getal is het aantal wissels, het 2e getal is het percentage, dus 1 (2%) IW-overschrijding betekent 1 wissel geeft een IW-overschrijding van 2%.

gevolgen. Zoals bijvoorbeeld het staken van het heuvelproces vanwege afgekeurde wissels, mei dit jaar. Terwijl de onderzoeksrapporten van ProRail van goede kwaliteit zijn, ziet de ILT regelmatig dat de infrabeheerder haar aandacht voor verbeteracties verslapt en deze niet afmaakt. Door de contractvorm lijkt ProRail de verantwoordelijkheid voor de veilige berijdbaarheid door te schuiven naar haar aannemers. Terwijl juist ProRail beheerder is en eindverantwoordelijk.

Onvoldoende beeld en veilige berijdbaarheid in het geding

ProRail heeft onvoldoende beeld van de actuele staat van de infrastructuur op het rangeerterrein Kijfhoek. De nieuwe contractvorm en onderhandelingen voor aanbestedingsregels vergden veel tijd. De ingangsdatum van het nieuwe contract verschoof steeds: noodzakelijke vernieuwingen en het onderhoud stagneerden. ProRail negeert signalen over de hierdoor ontstane risico's.

De veilige berijdbaarheid van de spoorinfrastructuur op Kijfhoek is in het geding. ProRail heeft onvoldoende aandacht voor de technische staat van de infrastructuur. Dit concludeert de ILT op basis van haar inspecties (mei 2019 en maart-mei 2020) en op basis van gesprekken over beheersmaatregelen en de contractwijzigingen met 2 aannemers.

Dit jaar constateert de inspectie opnieuw dat meerdere wissels niet voldoen aan de onderhoudsnorm (IH500002). In 2019 is er een overschrijding van een technische waarde die de veiligheid kan raken (interventiewaarde) met 2%. Dit voorjaar stijgt deze overschrijding naar 31%. Toegezegde verbeteracties zijn slechts

deels uitgevoerd. ProRail neemt zich voor, na de nieuwe bevindingen, om in 2020 opnieuw verbeteracties te gaan uitvoeren.

Niet volgen van afspraken over veilig werken

Naar aanleiding van het verscherpt toezicht in 2018 voerde ProRail diverse verbeteringen door in processen en procedures op het gebied van veilig werken. Zo ontstond een zogenoemd 'Spelregelkader' voor veilig werken aan de infrastructuur op Kijfhoek. Alle partijen die op het spoorwegemplacement werken moeten bekend zijn met de afspraken en procedures uit het Spelregelkader, en zich hier aan houden.

De ILT ging er vanuit dat ProRail als verantwoordelijke partij voor de naleving van het Spelregelkader door de nieuwe aannemer zou zorgen. Zodat deze zich vanaf 1 maart 2020, bij de start van het nieuwe contract, aan dit kader kon houden. Echter, begin maart stelt de inspectie meerdere keren vast dat de afspraken uit het kader niet worden nageleefd. Daarom krijgt ProRail eind maart een bestuurlijke waarschuwing. ProRail moet zorgen dat aannemers bekend zijn met het Spelregelkader. Ook moet de infrabeheerder de naleving van het kader afdwingen.

Hoe verder?

De ILT is toezichthouder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Zij werkt dagelijks aan veiligheid in transport en spoorinfrastructuur. Vanuit deze verantwoordelijkheid blijft de inspectie gesprekken voeren met ProRail. Vanaf juli breidt de ILT haar inspecties uit met bestuurlijke gesprekken: bestuurtoezicht. De inspectie blijft oog hebben voor veiligheid op het spoor in heel Nederland, op rangeerterrein Kijfhoek in het bijzonder.

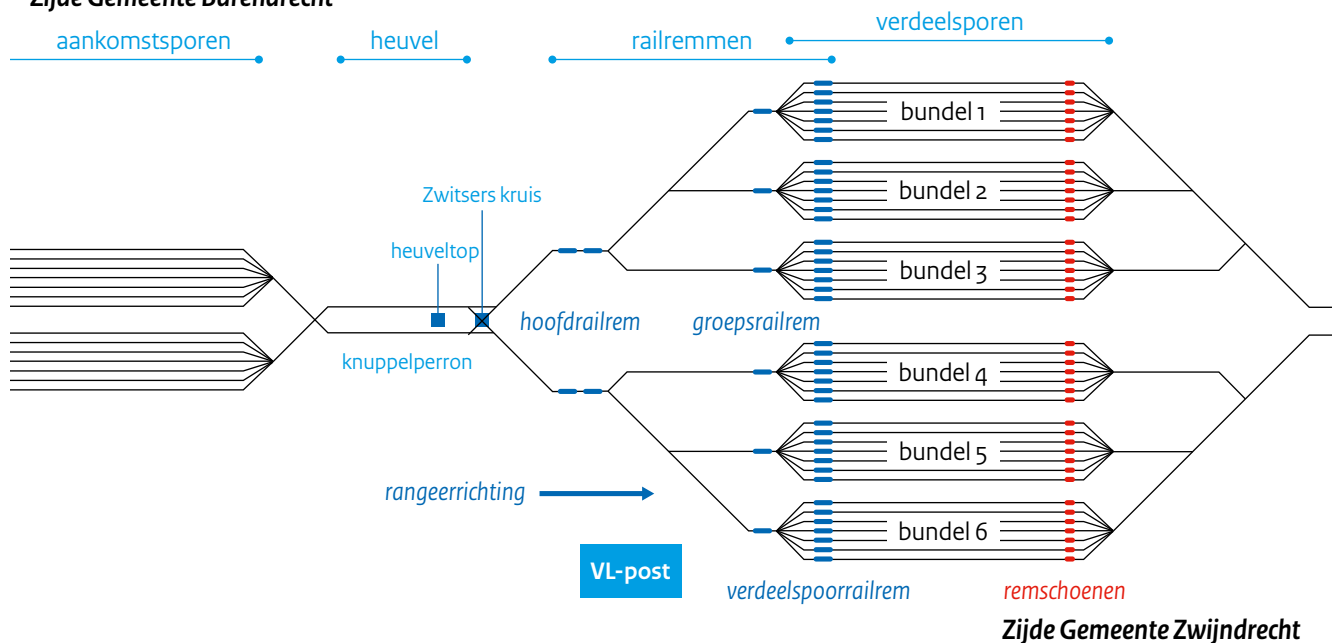
Informatie over rangeerterrein Kijfhoek

Rangeerterrein Kijfhoek ligt tussen Barendrecht en Zwijndrecht en is ongeveer 50 hectare groot. Op dit emplacement worden goederentreinen samengesteld. De goederenwagens komen vanuit het Rotterdamse havengebied en worden automatisch gesorteerd op eindbestemming in Nederland of in Europa. Bij dit sorteren gebruikt ProRail een heuvel, waarbij wagens over de heuveltop worden geduwd en automatisch via verschillende wissels naar het spoor van een bepaalde eindbestemming rollen (Figuur 2).

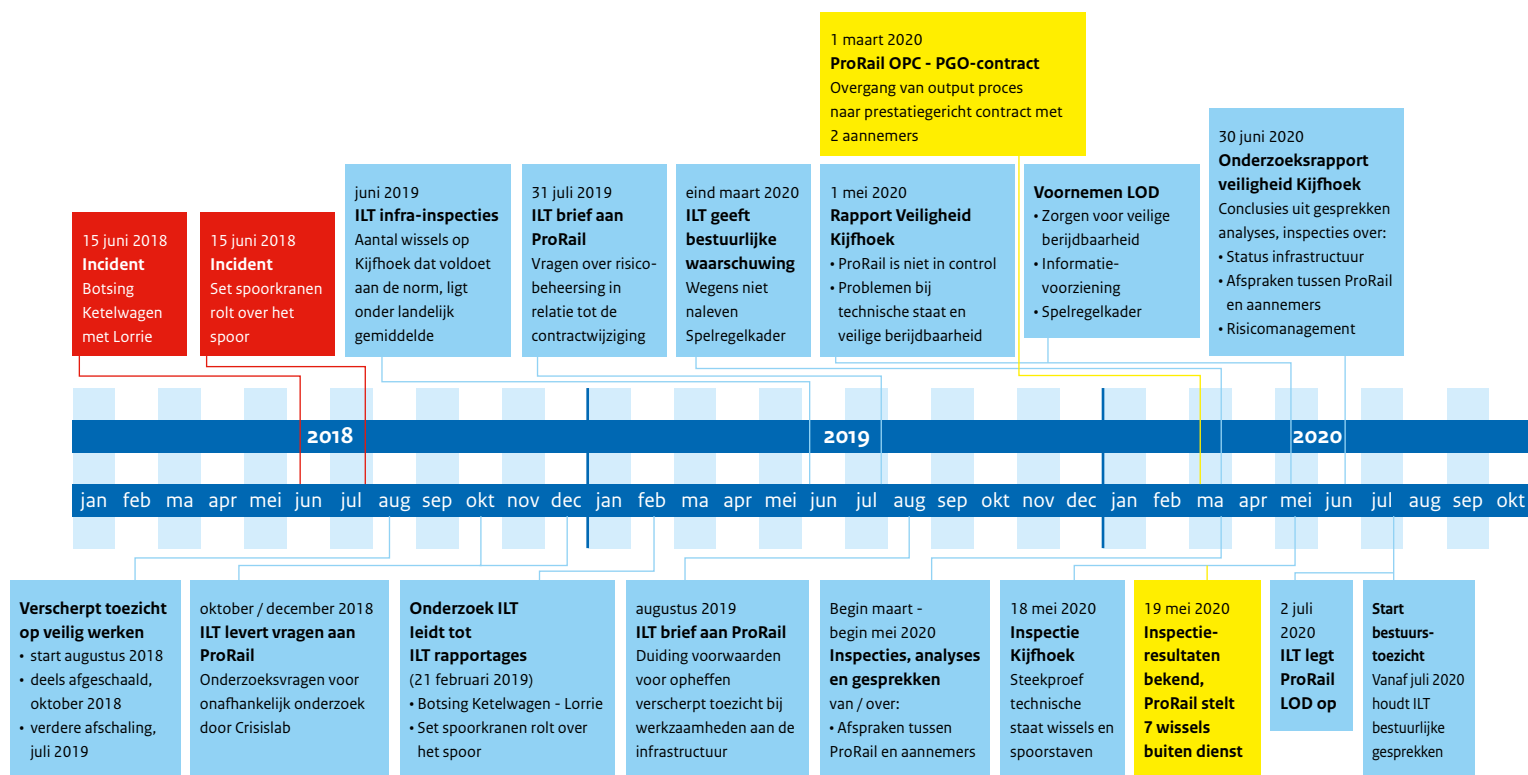
Heuvelsysteem

Goederenwagens komen aan op de aankomstsporen (links), vervolgens worden de wagens door een locomotief over de heuveltop geduwd en rollen naar beneden in de richting van 1 van de 43 verdeelsporen (verdeeld over 6 bundels). Om te voorkomen dat de snelheid van deze rollende wagens te hoog wordt, liggen er zogenaamde railremmen die de wagens afremmen. Aan het begin van het verdeelspoor is de snelheid net voldoende om de wagen naar het einde van het 700 meter lange verdeelspoor te laten rollen. In de verdeelsporen liggen ook bijdrukken die de wagen eventueel verder naar achteren kan drukken tot het einde of tegen wagens die al op het verdeelspoor staan. Aan het einde van de verdeelsporen liggen remsloffen om de wagens te stoppen.

Zijde Gemeente Barendrecht



Figuur 2: Schematische weergave van het heuvelsysteem Kijfhoek.



De Inspectie Leefomgeving en Transport werkt aan veiligheid, vertrouwen en duurzaamheid in transport, infrastructuur, milieu en wonen.

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag | T 088 489 00 00
www.ilent.nl | @InspectieLenT
 Juli 2020