

Integrale veiligheidsagenda Goederenvervoer per spoor

Datum: 11-01-2010

Status: Definitief



Inleiding

Railgoederenvervoer is een veilige modaliteit, maar desondanks is aandacht voor continue veiligheidsverbetering van primair belang. Tussen vervoerders en ProRail wordt reeds langere tijd gesproken over het verbeteren van de veiligheid op het spoor. Deze gesprekken hebben geleid tot verbetering van de veiligheid, maar vooral ook van bewustzijn. Ontwikkelingen in de afgelopen jaren hebben aangetoond dat een volledige integrale aanpak tussen vervoerders en ProRail van veiligheidsmanagement noodzakelijk is. Daarom is besloten om een integrale veiligheidsagenda op te stellen om het aantal (recente, ernstige) voorvallen verder terug te brengen en/of de impact van dergelijke voorvallen te reduceren.

Doel

Het doel van deze agenda is om deze na de behandeling en afronding van de eerste 5 belangrijke punten voort te zetten met steeds weer aanvullende punten die hun oorsprong vinden in de praktijk. Op deze praktijkpunten kunnen dan opnieuw analyses worden uitgevoerd en kunnen de juiste actiepunten bij de juiste partijen neergelegd worden en wordt er vanuit een integrale visie op toegezien dat de punten binnen afzienbare tijd opgelost worden en de mate van veiligheid op het spoor steeds verder toeneemt. Belangrijker nog is dat de veiligheidsagenda een vast onderdeel zal zijn van het DO Goederen waardoor een continue verbetering van de veiligheid gewaarborgd kan worden.

Actiepunten

In eerste opzet zijn vijf punten geselecteerd welke gezamenlijk op korte termijn worden opgepakt om de veiligheid van het spoorstelsel verder te verbeteren. Hierna zijn de punten verder uitgewerkt.

1. Routing

1a Generiek:

Om de risico's binnen het spoorstelsel te minimaliseren is het belang om het goederenvervoer zoveel mogelijk als volgt uit te voeren:

- Over de kortste/snelste route met zo min mogelijk kopmaken
- Via groene golven op de goederencorridors
- Via doorgaande sporen door stadskernen te leiden
- Via de Betuweroute

ProRail is in samenwerking met de goederenvervoerders een proces gestart, om te komen tot een gezamenlijk beeld over spoorwegveiligheid in relatie tot dienstregeling ontwerpnormen, ontwerpprincipes en de uitvoering hiervan.

1b Vervoer Gevaarlijke Stoffen:

Bij de routing van transporten met gevaarlijke stoffen, wordt waar mogelijk voorgesorteerd op het basisnet 'Vervoer Gevaarlijke Stoffen', met specifieke focus op het vervoer van 'tot vloeistof verdichte gassen'. Vervoerders onderzoeken de mogelijkheden om deze transporten zoveel mogelijk over de Betuweroute af te wikkelen, om zo de stadskernen op de parallelle routes te ontzien.

A handwritten signature in blue ink is located in the bottom right corner of the page.

2. ATBvv

ATBvv betekent dat op gedefinieerde risicolocaties ATBvv in de baan geïnstalleerd is, waardoor de kans op en gevolgen van een STS (StopTonendSein)-passage bij snelheden van lager dan 40 km/h worden gereduceerd. Op grond van met elkaar in de stuurgroep STS afgesproken criteria is ATBvv reeds aangebracht op 1.164 van de ca. 6.000 bediende seinen. In oktober 2009 heeft de minister opdracht gegeven om 100 extra seinen, vooral recidive seinen, te voorzien van ATBvv. Dit gaat in 2010 plaatsvinden.

ATBvv in de baan werkt alleen als de locomotief van de vervoerder voorzien is van ATBvv. Er loopt inmiddels een programma om de locomotieven van ATBvv te voorzien, waarbij de streefdatum 1/1/2010 was. Vervoerders spannen zich om hun locomotieven z.s.m. na 1/1/2010 te voorzien van ATBvv.

De sector levert een gezamenlijke inspanning om ATBvv versneld vrij te geven en volledig te implementeren in infrastructuur en materieel.

3. Detectiesystemen activeren danwel heractiveren (Hotbox en QuoVadis)

In Nederland is op 42 locaties het meetsysteem QuoVadis geïnstalleerd en geactiveerd. QuoVadis meet aslast en een onregelmatige loop van het materieel over de baan. De onregelmatige loop kan het gevolg zijn van een defect aan het wielstel, het wiel of de lager. Ook kan een onregelmatige loop uiteindelijk tot defecten leiden. Gegevens over dynamische lasten worden wel opgeslagen maar niet ontsloten.

Naast QuoVadis bestaat het hotbox systeem dat op basis van een thermische meting warmgelopen assenlagers detecteert. Het hotbox systeem is primair actief op de Betuweroute en op het ProRail netwerk op alle toeleidende routes van en naar Kijfhoek.

Binnen ProRail is het project QuoVadis 11 gestart, waarbij het huidige systeem wordt vervangen en uitgebreid met meting van wielbandkwaliteit. QuoVadis 11 wordt ingaande januari 2010 voor 3 maanden beproefd en vervolgens uitgerold over Nederland. De uitrol is uiterlijk januari 2011 gereed. Parallel wordt de online signalering van meetgegevens ontwikkeld en uiterlijk februari 2011 beschikbaar. Goederenvervoerders zijn direct betrokken bij de opzet van specificaties en de beproefing van QuoVadis 11 in Q1/Q2 2010.

4. Materieel

Controle op veiligheid van het materieel is een Europese aangelegenheid en moet in internationaal verband integraal opgepakt worden. Vervoerders intensiveren de auditing en controles van het vertrek- en aankomstproces. Dit betekent, dat onregelmatigheden vroegtijdig door de wagenmeester/machinist gesignaleerd worden en vervolgens nationaal en internationaal vervolgcacties genomen worden. Deze activiteiten worden naast de reguliere wettelijke taken uitgevoerd. IVW speelt hierin een rol door regelmatige inspecties uit te voeren en met collega inspecties een stringent beleid te voeren. Dit kan evengoed in goed overleg met vervoerders gecoördineerd worden om ook hier een integrale aanpak te realiseren. Vervoerders krijgen daarmee de mogelijkheid om elkaar te informeren over structurele gebreken aan materieel om zo de zogenaamde import problemen te verminderen.

De vervoerders voeren op aangeven van de betreffende wagenhouders een aanvullende instructie en toetsing uit op specifieke kenmerken van al het rollend materieel dat in gebruik is.



5. Personeel

Allereerst zetten de vervoerders zich in voor een uniform STS beleid, waarbij er een centrale registratie plaats gaat vinden vooruitlopend op de implementatie van de nieuwe EU-richtlijn.

Het beheren van de weg bekendheid en de uitvoering van controles daarop wordt geïntensiveerd voor zowel Nederlandse als buitenlandse machinisten die op het Nederlandse spoorwagennet rijden. Verder investeren de goederenvervoerders in de vaardigheden en kennis van machinisten, wagenmeesters, transport- en procescontrollers.

ProRail implementeert en verstrekt tijdig de juiste en volledige routeboeken conform de TSI Operations. Vervoerders en ProRail voeren de wegexamens op basis hiervan uit.

Vervolg

Het vervolg van deze veiligheidsagenda is, dat ProRail en de vervoerders, de bekende botsingen en ontsporingen van 2008 en 2009 analyseren en daarmee een extra controle doen of de bovenstaande punten ook aan deze voorvallen gerelateerd kunnen worden. Indien blijkt dat er nog andere belangrijke oorzaken zijn, dan kunnen deze nog in deze agenda meegenomen worden.

Verder wordt deze agenda op korte termijn door ProRail en de goederenvervoerders in detail besproken zodat partijen concrete acties, termijnen en vorm van aanpak aan de punten kunnen koppelen.

Ondertekening:

Namens ProRail:

Op 11-01-2010: *Lies Gaaikema – Directeur Goederen*



Namens Goederenvervoerders:

Op 20-01-2010: *Hans-Willem Vroon – Manager QSHE DB Schenker*



Op 21-01-2010: *Martijn Loois – Directeur ITL Benelux*

