



> Retouradres Postbus 16191 2500 BD Den Haag

ProRail BV
De directie
[redacted]
Postbus 2101
3500 GC Utrecht

ILT
Veilige Mobiliteit
Spoor Infrastructuur en
Onderhoud
Utrecht
Postbus 16191
2500 BD Den Haag

Contactpersoon

[redacted]
[redacted]
[redacted]
[redacted]

Datum 3 juni 2019
Betreft Resultaten inspecties fysieke staat spoorweginfrastructuur
Kijfhoek

Ons kenmerk
347682

Bijlage(n)
twee

Geachte heer [redacted],

Als railinfrabeheerder is uw organisatie onder andere verantwoordelijk voor de kwaliteit van de railinfrastructuur op het spoor. Ook op het rangeerterrein Kijfhoek, het sorteercentrum voor goederentreinen bij Zwijndrecht en Barendrecht. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) houdt toezicht op het spoor. Begin 2019 onderzocht de ILT de spoorweginfrastructuur op rangeerterrein Kijfhoek. In deze brief licht de ILT de aanleiding voor haar onderzoek en de resultaten van de inspecties toe.

Aanleiding

In het tweede en derde kwartaal van 2018 is er een aantal ongevallen en incidenten geweest op het rangeerterrein Kijfhoek. De incidenten hebben begin augustus 2018 tot verscherpt toezicht op ProRail en Strukton geleid voor de werkzaamheden op Kijfhoek door Strukton. Daarnaast hebben deze incidenten er toe geleid de integrale veiligheidssituatie van Kijfhoek in kaart te brengen¹. Hiervoor zijn 4 deelprojecten gestart:

1. Veiligheidscultuur
2. Governance
3. Techniek heuvelsysteem
4. Fysieke staat spoorweginfrastructuur.

Deze brief gaat over het 4^e deelproject: fysieke staat van de spoorweginfrastructuur op de Kijfhoek. Met een 'infographic' informeert de inspectie ProRail, de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, gemeente Zwijndrecht, Veiligheidsregio Zuid-Holland Zuid en de Omgevingsdienst Zuid-Holland Zuid over de resultaten van dit onderzoek (zie bijlage A). In deze brief licht de inspectie de uitkomsten van haar onderzoek verder toe.

Conclusie

De inspectie beoordeelt de kwaliteit van de spoorweginfrastructuur op dit moment als voldoende. Maar het aantal wissels, met name in de doorgaande sporen, dat aan de onderhouds- en veiligheidsnorm voldoet is substantieel lager. De inspectie vindt dat daar wat aan moet gebeuren. De risicoafweging bij IW-overschrijding is, net als in de andere geïnspecteerde gebieden in Nederland, onvoldoende

¹ Zie brief van de ILT aan ProRail met kenmerk ILT-2018/78653 van 14 december 2018

risicogericht en toegesneden op de lokale omstandigheden. Dit is in een eerdere brief² al aan ProRail benoemd.

Bevindingen

De inspectie constateert dat gemiddeld 94,6% van de onderzochte objecten voldoet aan de onderhouds- en veiligheidsnorm³. De kwaliteit van de spoorweginfrastructuur op de Kijfhoek noemt de inspectie op dit moment daarom voldoende. De inspectie heeft daarvoor de volgende objecten geïnspecteerd: wissels, overwegen/paden, spoor(100m-secties), ES-lassen, fly-overs en relaïskasten/huizen.

Maar het valt op dat de wissels maar voor 87,2% voldoen aan de norm. Dit is beduidend lager dan het gemiddelde (97%) van de vorig jaar onderzochte gebieden in heel Nederland (zie Tweede onderzoek naar de fysieke kwaliteit van de railinfrastructuur²). De zwaarte van de normoverschrijdingen ligt in het deelgebied 'doorgaande sporen' (4 van de 18 geïnspecteerde wissels hadden een normoverschrijding). De inspectie heeft geen acuut onveilige situaties aangetroffen. Op termijn kan dit echter tot versnelde achteruitgang leiden. Daarom vindt de ILT het nodig dat ProRail actie onderneemt om het percentage wissels dat niet aan de norm voldoet te verlagen.

Gemiddeld over de hele Kijfhoek voldoet 4,3% van de objecten niet aan een onderhoudswaarde (OW). Dit kan er toe leiden dat de technische levensduur van het object/systeem niet wordt gehaald. 1,1 % overschrijdt de interventiewaarde (IW). Dit kan de spoorwegveiligheid raken en bij overschrijding van deze norm moet een risico-afweging plaatsvinden of treinverkeer nog veilig mogelijk is. De inspectie stelt echter nergens acuut gevaar vast. De inspectie ziet geen overschrijding van de onmiddellijke actiewaarde (OAW). Bij overschrijding van deze veiligheidsnorm moet het treinverkeer onmiddellijk gestaakt worden. De inspectie heeft samen met ProRail en de PCA-aannemer de onderhoudshistorie en status besproken. Expliciet is gevraagd naar de risico-afweging bij overschrijding van de IW en dus de invulling van Expert Judgement. De inspectie stelt vast dat in de meeste gevallen de risico-afweging bij IW-overschrijding onvoldoende risicogericht en toegesneden is op de lokale omstandigheden. Daarom heeft de ILT deze als 'niet beheerst' geïnspecteerd (0,9%).

De geïnspecteerde objecten in het deelgebied waar het specifieke heuvelsysteem (railremmen en verdeelsporen) ligt, voldoen aan het gemiddelde resultaat van de Kijfhoek en wijken daarbij dus niet negatief af.

In de 3 geïnspecteerde relaïshuizen was van de meeste relaï's de 6-jaarlijkse meettermijn verlopen. De inspectie schat in dat dit een kwart van alle relaï's in het gebied betreft. Volgens de planning zou in week 16 dit jaar deze achterstand ingehaald moeten zijn.

In bijlage B is een verdere uitwerking weergegeven van de bevindingen en normoverschrijdingen per object.

ILT
Veilige Mobiliteit
Spoor Infrastructuur en
Onderhoud

Datum
3 juni 2019

Ons kenmerk
347682

² Brief van de ILT aan ProRail met kenmerk ILT-2019/26547 van 27 mei 2019

³ Voornamelijk vastgelegd in IHS001 en IHS002.

Vervolg

De inspectie verwacht dat ProRail binnen 4 weken na dagtekening van de brief met een plan van aanpak komt, waarin staat omschreven hoe zij ervoor zorgt dat de wissels in een betere staat van onderhoud komen. De inspectie zal toezien op de naleving hiervan.

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,
namens deze,

ILT
Veilige Mobiliteit
Spoor Infrastructuur en
Onderhoud

Datum
3 juni 2019

Ons kenmerk
347682

Bijlage A: Infographic

ILT
Veilige Mobiliteit
Spoor Infrastructuur en
Onderhoud

Datum
3 juni 2019

Ons kenmerk
347682



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Grootste deel spoorweginfrastructuur Kijfhoek voldoet aan norm

Wissels zijn aandachtspunt

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft begin 2019 de spoorweginfrastructuur op het rangeerterrein Kijfhoek onderzocht. Dit naar aanleiding van een aantal ongevallen en incidenten op het rangeerterrein in 2018, die tot onrust leidden bij omwonenden in de omgeving. De incidenten waren aanleiding voor de inspectie om in augustus 2018 de spoorbeheerders ProRail en Strukton onder verscherpt toezicht te plaatsen.

De ILT reft bij het onderzoek in 2019 geen acuut onveilige situaties aan. Wel is het aantal wissels op Kijfhoek dat voldoet aan de norm lager (87,2%) dan het landelijk gemiddelde (97%). Ook ziet de inspectie dat door het zware goederenvervoer de slijtage van de spoorobjecten hoger is dan in de rest van Nederland. Met grootste deel van de spoorweginfrastructuur (94,6%) voldoet aan de onderhoudsnormen van beheerder ProRail.



De ILT houdt toezicht op het spoor in ons land, ook op rangeerterrein Kijfhoek. Dit sorteercentrum voor goederentreinen bij Zwijndrecht en Barendrecht, vormt de schakel tussen de havens en grote industriële gebieden in Nederland en Europa.

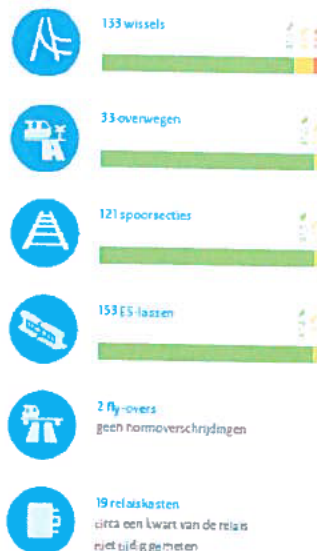
De inspectie wil op onderstaande punten op korte termijn verandering bij ProRail zien.



De ILT ziet verbeterpunten:

- ProRail moet het aantal wissels dat de norm overschrijdt omlaag brengen om te voorkomen dat er veiligheidsrisico's ontstaan
- ProRail moet altijd een risico-analyse uitvoeren bij normoverschrijdingen die de veiligheid kunnen raken. Dit gebeurt op Kijfhoek nu onvoldoende. Bij inspecties van spoorweginfrastructuur in 2018 anders in het land, stelt de ILT deze tekortkoming ook al vast.

461 spoorobjecten geïnspecteerd

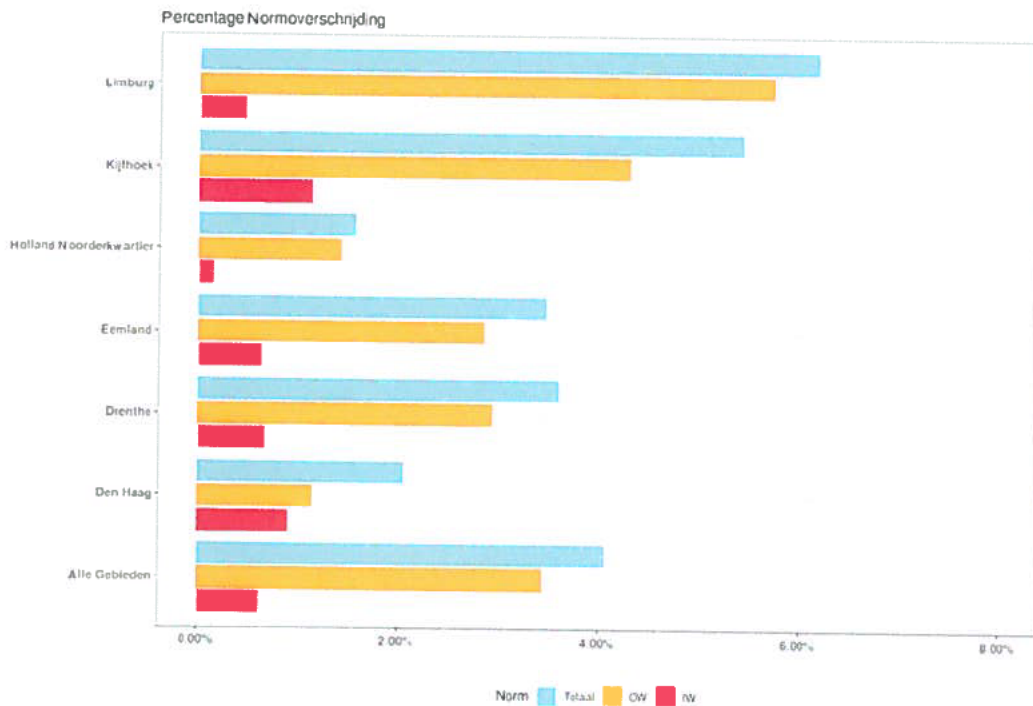


Bijlage B: Uitsplitsing van de resultaten

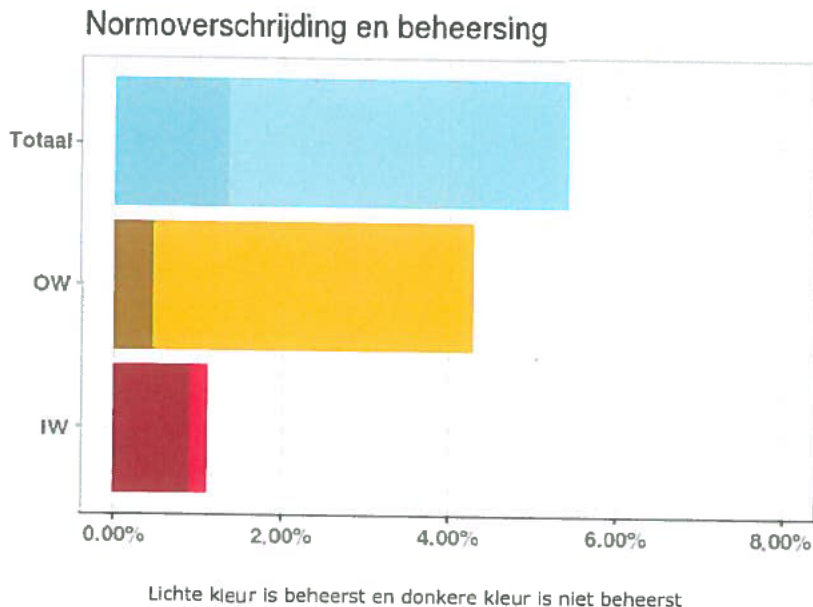
ILT
Veilige Mobiliteit
Spoor Infrastructuur en
Onderhoud

Datum
3 juni 2019

Ons kenmerk
347682



Figuur 1. Normoverschrijding per gebied (in NL) voor OW, IW en het totaal (IW+OW)



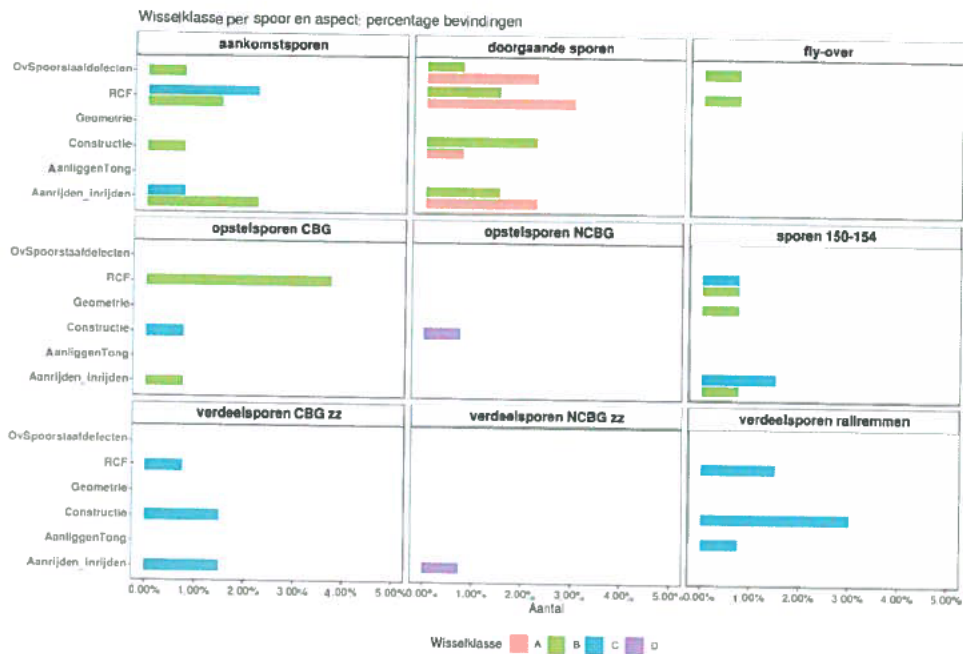
Figuur 2. Mate van beheersing bij normoverschrijding op de Kijfhoek. De inspectie beschouwt een groot deel van de redeneerlijnen bij de gepresenteerde beheersmaatregelen bij IW-overschrijdingen als onvoldoende, omdat niet alle risico's in die gevallen expliciet zijn geïnventariseerd, beoordeeld en vastgelegd. Het is dan niet duidelijk of ProRail met de redeneerlijnen de veiligheid voldoende beheerst, en dat moet wel.

Wissels

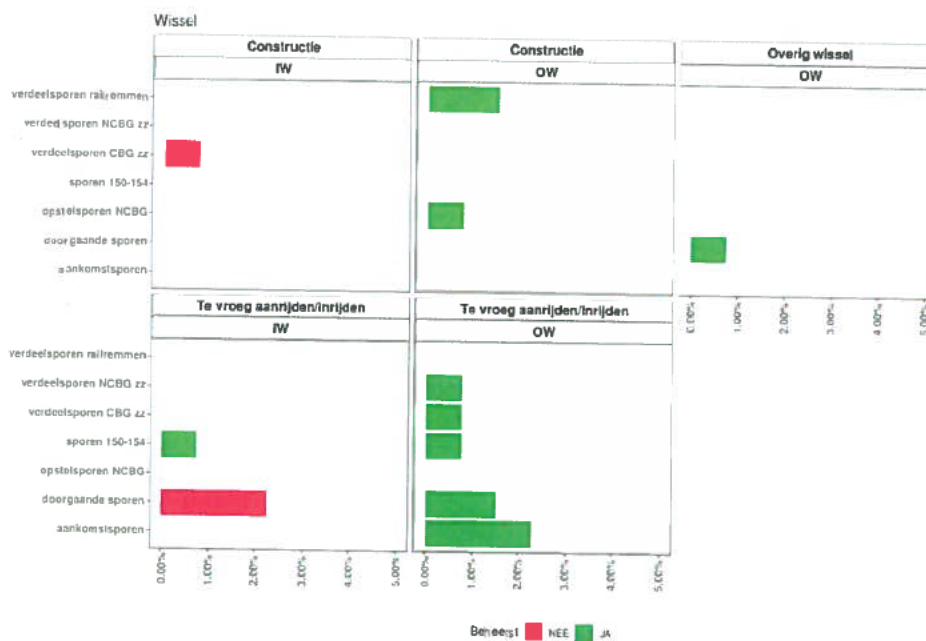
ILT
Veilige Mobiliteit
Spoor Infrastructuur en
Onderhoud

Datum
3 juni 2019

Ons kenmerk
347682



Figuur 3. Het percentage bevindingen voor de verschillende wisselklassen en deelgebieden



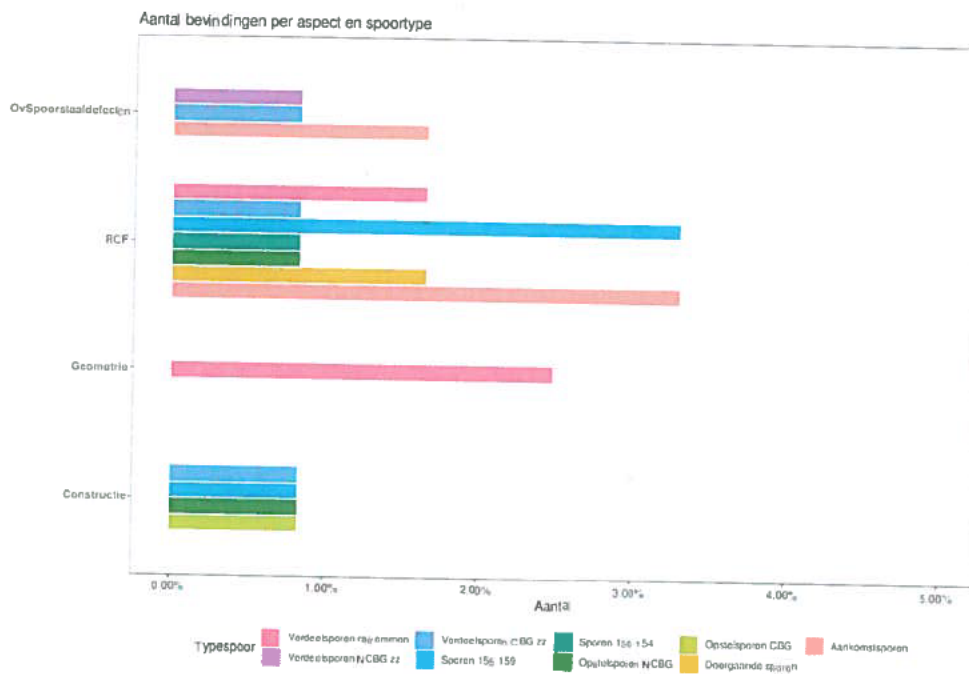
Figuur 4. Het percentage wissels met een normoverschrijding en het al of niet beheerst zijn van deze overschrijding.

Spoor

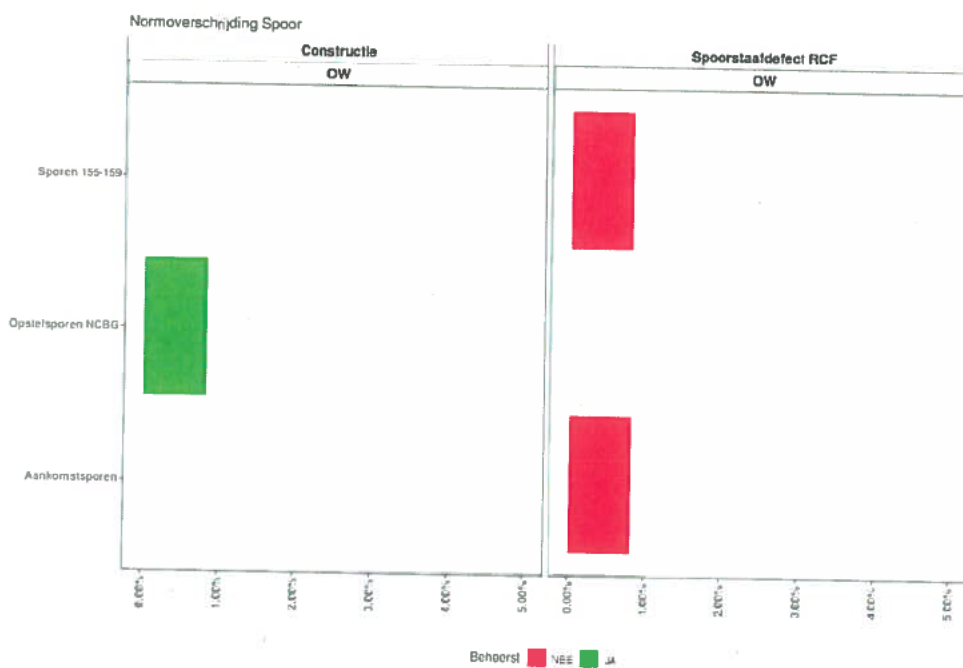
ILT
Veilige Mobiliteit
Spoor Infrastructuur en
Onderhoud

Datum
3 juni 2019

Ons kenmerk
347682

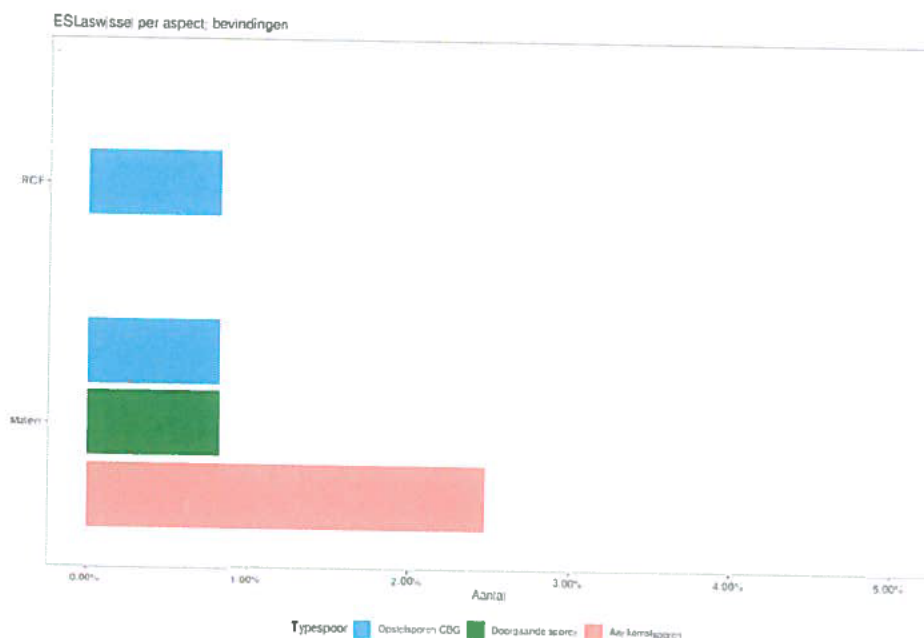


Figuur 5. Het percentage bevindingen van de onderzochte aspecten spoor per deelgebied.



Figuur 6. Het percentage spoorsecties met een normoverschrijding en het al of niet beheerst zijn van deze overschrijding.

ES-lassen



ILT
Veilige Mobiliteit
Spoor Infrastructuur en
Onderhoud

Datum
3 juni 2019

Ons kenmerk
347682

Figuur 7. Het percentage bevindingen per aspect voor de *ES-lassen bij wissels* per deelgebied.

Van de ES-lassen bij wissels met bevindingen zijn er 2 uitgevraagd. Na beoordeling betroffen beide voor de "maten voegen en openingen" een OW, die beheerst zijn.

ES-lassen bij overweg

Van de 28 geïnspecteerde ES-lassen bij overwegen was er 1 met een bevinding over de constructie: geen isolatieplaatje aanwezig. Deze is uitgevraagd en het betrof een OW, conclusie beheerst.

Overwegen

Er zijn 24 overwegen/overpaden beoordeeld.

Aantal bevindingen 4 (16%); waarvan 1x Wegmarkering (belijning ontbreekt), 2x Overwegbevloering, en 1x overig. 3 zijn er uitgevraagd.

Conclusie 1 OW, aspect: wegmarkering (belijning ontbreekt), is beheerst.

Fly-over

Er zijn 2 fly-overs bekeken met een totale lengte van iets meer dan 1 km, dus 10 100 metersecties.

Bij de inspecties is op één van de fly-overs een bevinding van een RCF-spoorstaafdefect geconstateerd (227 Squat A, 2223 Head check licht). Geen normoverschrijdingen.

Treinbeveiliging

Er zijn 3 relaishuizen en 16 relaïskasten geïnspecteerd. Alle slijtrelais (EOR) waren in orde. Van ongeveer een kwart van de B-relais is de 6-jarige meettermijn overschreden. In 2 relaïskasten lag een verouderde tekening. En in 2 relaïskasten was een 'oude' (sinds 30/10/2016) rangering aanwezig, vanwege een nog niet verholpen sectiestoring. Deze was niet verwerkt op de tekening.