



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Onderzoek naar het buiten gebruik nemen van wissels en sporen in Den Haag en Rotterdam op 19 februari 2014



Inspectie Leefomgeving en Transport
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

**Onderzoek naar het buiten gebruik nemen
van wissels en sporen in Den Haag en
Rotterdam op 19 februari 2014**

Datum 4 september 2014

Colofon

Uitgegeven door	Inspectie Leefomgeving en Transport ILT/ Rail en Wegvervoer
	Postbus 16191, 2500 BD Den Haag
	088 489 00 00 www.ilent.nl @inspectieLenT
Projectnummer	RV14-0103
Documentnummer	ILT-2014/54017

Inhoud

- 1 Inleiding—7**
- 2 Wat was de technische staat van de wissels en sporen en is het terecht geweest dat deze op 19 februari om 18:00 uur buiten gebruik zijn genomen?—9**
- 3 Welk proces is gevolgd om de wissels en sporen buiten gebruik te nemen en is dat proces in overeenstemming met de daarvoor geldende bepalingen verlopen?—12**
- 4 Conclusie—14**
- Bijlage A Tijdslijn gebeurtenissen—15**
- Bijlage B Gebruikte afkortingen—26**

1 Inleiding

Op woensdag 19 februari 2014 is kort voor 18:00 uur het treinverkeer rond station Rotterdam Centraal deels stilgelegd. Daarna is het treinverkeer op Den Haag Centraal en Den Haag Hollands Spoor helemaal stilgelegd. Dit heeft geleid tot veel hinder en overlast voor reizigers vanwege de grootschalige ontregeling van het treinverkeer.

Snel daarna komt in de (sociale) media en politiek de vraag naar boven waarom het treinverkeer (op zo'n grote schaal) stilgelegd moest worden. De grootschalige ontregeling van het spoorverkeer op 19 februari 2014 leek te zijn voortgekomen uit vermeende onveiligheid van twee wissels te Rotterdam, een wissel in Den Haag Hollands Spoor en een wissel en twee sporen in Den Haag Centraal. De vermeende onveiligheid zou op haar beurt weer voortgekomen zijn uit problemen bij het onderhoud. In dit rapport doet de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT, hierna: de inspectie) verslag van haar onderzoek naar de feiten, haar bevindingen en of er overtredingen van de Spoorwegwet plaatsvinden of hebben plaatsgevonden. Ook doet de inspectie verslag van haar onderzoek naar de wijze waarop de sporen en wissels buiten gebruik zijn genomen. In bijlage A bij dit rapport wordt een meer uitgebreide tijdlijn van gebeurtenissen weergegeven.

Het onderzoek heeft zich gericht op de beantwoording van twee vragen:

- 1 Wat was de technische staat van de betreffende wissels en sporen en was het terecht dat deze op 19 februari om 18:00 uur buiten gebruik werden genomen?
- 2 Welk proces is gevolgd om de wissels en sporen buiten gebruik te nemen en is dat proces in overeenstemming met de daarvoor geldende bepalingen verlopen?

ProRail en BAM Rail, de betrokken onderhoudsaannemer, hebben TNO gevraagd om een onafhankelijke evaluatie te verrichten naar de operationele besluitvorming om zodoende lering te trekken voor toekomstige situaties. De inspectie heeft kennis kunnen nemen van deze evaluatie. De inspectie ziet de evaluatie van TNO als invulling van de verplichting die ProRail heeft in verband met de Spoorwegwet, om onderzoek te doen naar onregelmatigheden en daaruit lering te trekken voor de toekomst. Datzelfde geldt voor BAM Rail, hoewel de Spoorwegwet onderhoudsaannemers geen specifieke verplichtingen hiertoe oplegt.

De inspectie heeft haar onderzoek gedaan aan de hand van interviews met betrokkenen, analyses van geregistreeerde gegevens en aan de hand van bestudering van documenten.

2 Wat was de technische staat van de wissels en sporen en is het terecht geweest dat deze op 19 februari om 18:00 uur buiten gebruik zijn genomen?

Er zijn geen aanwijzingen dat de technische staat van de twee betreffende sporen en vier wissels¹ zodanig was dat deze op 19 februari rond 18:00 uur buiten gebruik genomen moesten worden. Dat zou wel het geval zijn geweest als sprake was geweest van acuut gevaar. Uit het onderzoek van de inspectie blijkt dat dit niet het geval was.

De inspectie heeft de omstandigheden die een rol hebben gespeeld bij dit besluit onderzocht. Een belangrijke rol speelde het feit dat al enige tijd², zowel bij ProRail als bij BAM Rail, bekend was dat de sporen en wissels niet voldeden aan de (door ProRail opgestelde) onderhoudsnormen³. Voor goed begrip van de gebeurtenissen is het van belang te vermelden dat voor de vier wissels en de twee sporen zowel BAM Rail als dezelfde tracémanager en Manager Onderhoud en Operaties van ProRail AM verantwoordelijk zijn.

Sinds bekend was dat de sporen en wissels niet voldeden aan de normen, hebben BAM Rail en ProRail beheersmaatregelen genomen om de veiligheid te waarborgen. Uit de door de inspectie onderzochte documentatie, opgesteld naar aanleiding van controles door BAM Rail, en uit gesprekken met betrokkenen blijkt dat analyses zijn uitgevoerd om te bepalen of de sporen en wissels veilig bereden konden worden en dat periodiek controles werden ingepland en uitgevoerd, om te controleren of de wissels en sporen niet verder achteruit gingen.

Op de ochtend van 19 februari melden technici van BAM Rail aan ProRail dat zij de sporen 1 en 2 in Den Haag Centraal de nacht daarvoor hadden geschouwd en gemeten. Daaruit blijkt dat een onderhoudsnorm (VW) voor de bevestiging van de spoorstaven op de dwarsliggers is overschreden. De technici van BAM Rail oordelen dat de treinen gewoon gebruik kunnen blijven maken van deze sporen. Later die ochtend overlegt een technicus van BAM Rail met een inspecteur van ProRail. Zij komen ook tot de conclusie dat de treinen gebruik kunnen blijven maken van de sporen maar ook dat de gebreken aan de sporen 1 en 2 snel hersteld moeten worden.

De inspecteur van ProRail doet later op dezelfde ochtend verslag aan de verantwoordelijke manager van de onderhoudsorganisatie van ProRail (ProRail Asset Management, hierna: ProRail AM) van het eerder gehouden overleg. Ook doet de inspecteur verslag van de analyse die diezelfde ochtend door hem is gedaan van meetgegevens van de vier wissels, die deels een verslechtering te zien geven. Door ProRail AM wordt bepaald dat diezelfde dag de vier wissels en twee sporen buiten gebruik genomen moeten worden. Niet duidelijk is geworden wat de directe aanleiding hiervoor was. In de door de inspectie gevoerde gesprekken wordt aangegeven dat een recente audit van de inspectie⁴ een rol heeft gespeeld bij de

¹ Bij alle wissels gaat het om zogenaamde Engelse wissels: een wissel waarbij in feite twee wissels zijn gecombineerd in één constructie.

² Voor de wissels in Rotterdam vanaf eind 2013, begin 2014. Voor het wissel in Den Haag Hollands Spoor vanaf februari 2014 en voor het wissel in Den Haag Centraal vanaf eind 2013.

³ Door ProRail verwoord in Veiligheidswaarden (VW) en Bodemwaarden (BW) in OHD00022 en OHD00033. ProRail heeft aangegeven in normen (PRC00043 en HDL00030) welke maatregelen getroffen moeten worden in geval een wissel of spoor niet voldoet aan BW of VW.

⁴ Prestatiegericht Onderhoud van de Nederlandse Spoorweginfrastructuur, 16 december 2013 (RV13-0017)

besluitvorming om de wissels en sporen nog op 19 februari buiten gebruik te nemen. De inspectie is van oordeel dat ProRail de wijze waarop afgeweken wordt van de eigen normen niet goed beheerst. Uit de interviews die de inspectie heeft gevoerd naar aanleiding van het onderzoek naar de situatie op 19 februari, ontstaat het beeld dat bij betrokkenen meer nadruk is komen te liggen op handhaving van de eigen onderhoudsnormen dan voordien het geval was.

Nadat het besluit tot buitengebruikname is genomen, geeft ProRail AM een zogenaamde voorwaarschuwing. Dat is een melding dat de betreffende sporen en wissels buiten gebruik gaan, zodat de partners binnen de keten (NS en ProRail Verkeersleiding) de tijd hebben om de dienstregeling aan te passen. Een voorwaarschuwing maakt geen deel uit van de reguliere procedure om sporen buiten gebruik te nemen. De voorwaarschuwing heeft echter geleid tot verwarring en geruchten binnen de keten.

Het vervolg van het proces om de wissels en sporen buiten gebruik te nemen, wordt beschreven in hoofdstuk 3. Het is nog van belang om in dit hoofdstuk twee bevindingen te vermelden, die weliswaar niet direct verband houden met de onderzoeksvragen, maar die nuttige informatie opleveren voor verbetering van processen en procedures.

- A De in december 2013 door de inspectie vastgestelde overtreding van de Spoorwegwet door ProRail wordt bevestigd met dit onderzoek. Hierboven is al aangegeven dat enkele maanden voor 19 februari 2014 van de wissels is vastgesteld dat deze niet aan de onderhoudsnormen voldoen. Er zijn voor de wissels beheersmaatregelen getroffen. Wat ook duidelijk is geworden is dat ProRail AM en BAM Rail afwijken van de interne, daarvoor door ProRail vastgestelde procedures. Zo blijkt dat de slijtage van wissel 255B/257 te Rotterdam, die op 16 december 2013 is vastgesteld, zodanig was dat volgens de interne norm, naast extra inspecties ook herstel ingepland moet worden. Dat gebeurde niet voor dit wissel. Een ander wissel, namelijk wissel 61/63B in Den Haag Centraal is op 3 november 2013 gemeten door BAM Rail. Uit deze meting bleek dat van dit wissel op een aantal punten de norm voor de spoorwijdte werd overschreden. Op één punt was die overschrijding zo ernstig dat volgens de ProRail-norm geen treinverkeer meer over het wissel mocht plaatsvinden. Op grond van een technische analyse naar aanleiding van die overschrijding besluit BAM Rail dat het treinverkeer niet gestaakt hoeft te worden. Het wissel kan volgens die analyse veilig bereden worden. Pas op 10 december 2013 wordt dit besluit van BAM Rail door de verantwoordelijke tracémanager van ProRail geaccordeerd. Hoewel de technische analyse van BAM Rail valide lijkt en de inspectie geen aanleiding ziet voor BAM Rail om tot een andere conclusie te komen, vindt de inspectie dat de verantwoordelijke tracémanager van ProRail het besluit om af te wijken van de normen had moeten nemen, en niet een medewerker van de onderhoudsaannemer. De tracémanager is eindverantwoordelijk voor de veilige berijdbaarheid van sporen, daarom past het dat hij dat besluit zou nemen. ProRail heeft niet vastgelegd in haar normen en afspraken met de aannemers dat dit het geval moet zijn. De inspectie ziet in deze bevindingen opnieuw de bevestiging van de eerder in het onderzoek "Prestatiegericht Onderhoud van de Nederlandse Spoorweginfrastructuur"⁵ vastgestelde overtreding. Die luidt: *"ProRail heeft vanwege het onvoldoende beheerst afwijken van normen artikel 3 van de Beheerconcessie overtreden."* ProRail heeft naar aanleiding van deze overtreding verbeteringen toegezegd, die de inspectie dit najaar controleert.

⁵ Inspectie Leefomgeving en Transport, 16 december 2013 (RV13-0017)

- B De vervanging van het wissel in Den Haag Centraal is twee keer uitgesteld. Van wissel 61/63B is in 2010 vastgesteld dat deze het einde van de technische levensduur nadert en vervangen moet worden. Daarna wordt tussen 2010 en 2013 twee keer besloten het wissel te vernieuwen, maar twee keer worden die beslissingen weer herroepen. Vernieuwing wordt dus uitgesteld en in de tussentijd wordt onderhoud gepleegd, wat de levensduur van het wissel verlengt. Tussen 2010 en november 2013 worden geen onderhoudsnormen overschreden. Na die tijd wel. De beslissingen die genomen zijn over het uitstel van vernieuwing van dit wissel roept de vraag op of dit past binnen het beleid van ProRail om toe te groeien naar een systeem van preventief onderhoud.

3 Welk proces is gevolgd om de wissels en sporen buiten gebruik te nemen en is dat proces in overeenstemming met de daarvoor geldende bepalingen verlopen?

De gebruikelijke procedure die ProRail toepast voor het buiten gebruik nemen van sporen en wissels in de situatie zoals die op 19 februari het geval was, is niet benut. Dat heeft geleid tot onduidelijkheid en verwarring bij betrokken personeel en daardoor tot een slechte beheersing van de buitengebruikname.

De inspectie trekt deze conclusie op grond van de volgende bevindingen.

- A De gebruikelijke BUTA (Buiten Termijn Aanvraag) procedure is niet toegepast. Deze procedure wordt toegepast als ongepland en binnen korte tijd een spoor of wissel buiten gebruik moet worden gesteld, bijvoorbeeld vanwege herstel. Als direct herstel aan wissels uitgevoerd moet worden, moet daaraan volgens de BUTA procedure prioriteit 2 worden toegekend. Op 19 februari is er impliciet voor gekozen om prioriteit 5 te geven aan het buiten gebruik nemen van de sporen en de wissels. Daarbij is wel door ProRail AM aangegeven dat de wissels en sporen om 18:00 uur buiten gebruik genomen moesten worden, vanwege de veiligheid. Dat heeft voor verwarring gezorgd bij ProRail Verkeersleiding omdat prioriteit 5 altijd gebruikt wordt voor herstel van onregelmatigheden buiten de spits of in het weekeinde. Er is dan wel sprake van urgent herstel, maar dat kan wachten tot een moment waarop de gevolgen voor de treindienst beperkt zijn.
- B De afspraken en communicatie over de omvang en prioriteit van het buiten gebruik nemen van sporen en wissels waren onduidelijk. Op een aantal momenten op 19 februari is door ProRail AM aangegeven dat 'de rode vlag' in het spoor moest. Dat is een in de spoorwereld gebruikte term die past bij een noodsituatie. Dit past echter niet bij een prioriteit 5 situatie.
- C Het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR) heeft de sturende rol in het proces onvoldoende weten op te pakken. Het OCCR moet bij grote verstoringen met bovenregionale gevolgen de coördinatie op zich nemen. In dit geval was sprake van een (aanstaande) verstoring van de treindienst op drie belangrijke stations en was daardoor een verstoring met bovenregionale gevolgen. In het OCCR is in de loop van de middag van 19 februari geconstateerd dat de voorbereidingen van de buitengebruikname niet goed liepen. Het OCCR heeft wel overleg gevoerd maar is er niet in geslaagd om de leidende rol te nemen.
- D Het Schakel- en Meldcentrum (SMC) heeft een belangrijke verbindende rol tussen de aannemer en onderhoudsorganisatie van ProRail aan de ene kant, en ProRail Verkeersleiding aan de andere kant. Informatie over de buitengebruikname had via het SMC bij ProRail Verkeersleiding terecht moeten komen. Met het SMC is door ProRail AM afgesproken, in strijd met de gebruikelijke werkwijze, dat deze informatie rechtstreeks door de aannemer of ProRail AM aan ProRail Verkeersleiding geleverd werd. Dat heeft er echter toe geleid dat de informatie zodanig werd aangeleverd dat er geen duidelijkheid was bij ProRail Verkeersleiding over wat het probleem met de wissels en sporen was en welke actie ondernomen moest worden.

- E Ingrijpende beslissingen over de treindienst werden zonder ruggespraak genomen. De teamleider op de Verkeersleidingspost in Den Haag is niet beschikbaar voor ruggespraak als de treindienstleider Den Haag Hollands Spoor verwarrende informatie krijgt over het buiten gebruik nemen van de sporen en de treindienstleider besluit, omdat hij twijfelt aan de veilige berijdbaarheid, om 17:50 uur om een trein een noodstop te laten maken. Kort daarna leggen de treindienstleiders Den Haag Centraal en Den Haag Hollands Spoor het gehele treinverkeer op de beide stations stil. Daarnaast is ook de beslissing om de sporen en wissels buiten gebruik te nemen door een beperkt aantal medewerkers van ProRail AM genomen, zonder een extra toets of deze maatregel, gelet op de overschrijding van de norm, proportioneel was.

4 Conclusie

Het besluit om de vier wissels en twee sporen op 19 februari 2014 om 18:00 uur buiten gebruik te nemen was niet nodig om de veiligheid van het treinverkeer te waarborgen. De binnen ProRail gebruikelijke procedures om een dergelijke buitengebruikname beheerst te laten verlopen zijn niet gevolgd. Dat heeft geleid tot veel onduidelijkheid bij uitvoerend personeel en daarmee tot een slechte beheersing van het buiten gebruik nemen van de sporen.

De bevindingen uit het onderzoek van de inspectie zijn in lijn met de bevindingen uit het onderzoek dat TNO in opdracht van BAM Rail en ProRail heeft gedaan. Ook het onderzoek van TNO toont aan dat er veel ruimte is voor verbetering. ProRail heeft toegezegd maatregelen ter verbetering te nemen. De inspectie gaat ervan uit dat ook BAM Rail verbeteringen doorvoert.

Er zijn door de inspectie geen nieuwe overtredingen van de Spoorwegwet geconstateerd. De overtreding die eerder door de inspectie is geconstateerd en vastgelegd in haar rapport van december 2013, dat ProRail op onvoldoende beheerste wijze afwijkt van de eigen normen, wordt bevestigd met dit onderzoek. De inspectie vindt het nodig dat ProRail haast maakt om deze overtreding te beëindigen. De inspectie controleert dit najaar de voortgang van de door ProRail toegezegde verbeteringen die moeten leiden tot opheffing van deze overtreding.

Bijlage A Tijdlijn gebeurtenissen

Toedracht van het voorval

De inspectie heeft ten aanzien van de toedracht van de gebeurtenissen de volgende bevindingen. In de aanloop van de gebeurtenissen op 19 februari 2014 is er ten aanzien van het beheer van de infrastructuur sprake van onderling onafhankelijke problematiek die pas die dag bij elkaar komt. Daarom worden zij ook eerst afzonderlijk besproken. Daarna komen de gebeurtenissen van 19 februari 2014 zelf aan bod.

Rotterdam Centraal, wissel 255B/257

16-12-2013 Na meting door de aannemer (BAM Rail) geeft de meetstaat van dit wissel op één gemeten punt overschrijding van de veiligheidswaarde (VW) aan vanwege zijdelingse slijtage aan een wisseltong, die naderhand (eind januari 2014) door ProRail wordt vastgesteld als VW categorie 3 afwijking. Indeling in deze categorie houdt in dat normaal treinverkeer mogelijk is, maar dat er beheersmaatregelen getroffen moeten worden en dat herstel ingepland moet worden. Dat eerste gebeurt, het tweede niet. Van belang daarbij is dat op **9 januari 2014** Veiligheidsbericht 27 van kracht geworden is, waarin is bepaald dat het oplassen van tongen niet meer is toegestaan. Daarom is oplassen van de tong zoals tot die tijd gebruikelijk, niet langer een optie. Een alternatieve herstelmaatregel wordt niet afgesproken en vastgelegd, zoals is voorgeschreven voor deze situaties in interne regelgeving van ProRail (PRC00043).

Rotterdam Centraal, wissel 243B/281A

31-1-2014 Na meting door de aannemer (BAM Rail) geeft de meetstaat van dit wissel op één meetpunt een overschrijding van de veiligheidswaarde (VW) aan vanwege te grote spoorwijdte in een tongbeweging. Deze overschrijding wordt door ProRail op 10-2-2014 vastgesteld als VW categorie 3 afwijking (zie boven), waarbij als tijdelijke beheersmaatregel maandelijkse visuele controle op de veilige berijdbaarheid wordt vastgelegd en als herstelmaatregel het voor 3 maart 2014 vervangen van de rechter tongbeweging in wissel 243B.

Den Haag Hollands Spoor, wissel 243B/245A

5-2-2014 Na meting door de aannemer (BAM Rail) geeft de meetstaat van dit wissel op één meetpunt een overschrijding van de veiligheidswaarde (VW) aan vanwege te ruime spoorwijdte veroorzaakt door afwijkende verkanting. Op 10-2-2014 wordt deze afwijking door ProRail ingedeeld als VW categorie 3 afwijking (zie boven), waarbij als tijdelijke beheersmaatregel maandelijkse visuele controle op de veilige berijdbaarheid wordt vastgelegd en als herstelmaatregel het voor 7 maart 2014 vervangen van de onderlegplaatjes om de verkanting te herstellen.

Den Haag Centraal, Wissel 61/63B

- 2010 ProRail AM geeft aan dat wissel 61/63B het einde van zijn technische levensduur nadert en vervangen moet worden. De manager van ProRail AM in Rotterdam meldt het wissel aan voor vernieuwing bij de afdeling Planvorming van ProRail. Deze afdeling is verantwoordelijk voor tijdige uitvoering van de vernieuwing.
- 10-12-2010 Op deze datum dient ProRail AM formeel het verzoek in bij ProRail Projecten Planvorming om de vernieuwing van wissel 61/63B mee te nemen in de geplande ombouw van Den Haag Centraal in het kader van het project Robuust Spoor.
- 11-2011 In november 2011 wordt door ProRail Planvorming voorgesteld het vernieuwingsproject Den Haag Centraal te laten vervallen (zie verder 21-9-2012).
- 7-2012 De bedrijfsonderdelen Infraoperatie en Planvorming van ProRail AM worden samengevoegd. Vanaf dat moment is de Manager Onderhoud & Operatie integraal verantwoordelijk voor beide activiteiten.
- 21-9-2012 De directie van ProRail bekrachtigt het besluit om het vernieuwingsproject Den Haag Centraal te laten vervallen.
- Eind 2012 Wissel 61/63B wordt opgenomen in het vernieuwingsplan 2013.
- 2013 Door ProRail AM wordt besloten om de vernieuwing van wissel 61/63B uit te stellen. Waarom dit is besloten is uit het onderzoek niet duidelijk geworden.
- 3-11-2013 Tijdens de reguliere jaarlijkse meting van het wissel door de aannemer (BAM Rail) blijkt dat de spoorwijdte op enkele plaatsen overschrijding van de veiligheidswaarde te zien geeft. Op een afbuigend been wordt een afwijking van de spoorwijdte gemeten van 17,1 mm. Volgens de interne handleiding HDL00030 van ProRail is dat een categorie 3 afwijking, die in overeenstemming daarmee door zowel BAM Rail als ProRail als zodanig behandeld is. Ter plaatse van één van de kruisstukken wordt een spoorwijdte gemeten van 1443 mm, hetgeen volgens HDL00030 een overschrijding veiligheidswaarde categorie 1 zou zijn. Op basis van expert judgement merkt BAM Rail dit aan als een mogelijke categorie 3 overschrijding, omdat bij nader onderzoek door BAM Rail blijkt dat er geen tekenen zijn van vroeg aanrijden van de kruisstukken of de strijkregels. BAM Rail besluit dan ook zonder daartoe overleg te plegen met ProRail het treinverkeer niet te laten stilleggen zoals bij een categorie 1 overschrijding is voorgeschreven.
- 10-12-2013 Omstreeks 10 december 2013 besluit de tracémanager van ProRail AM dat de geconstateerde afwijkingen daadwerkelijk ingedeeld worden als categorie 3 overschrijdingen van de veiligheidswaarde. Daarbij geldt als tijdelijke beheersmaatregel voor dit wissel dat de overschrijdingen van de veiligheidswaarden maandelijks moeten worden nagemeten. De inspectie heeft vastgesteld dat deze

metingen daadwerkelijk maandelijks zijn uitgevoerd. Als herstelactie wordt vervanging van het wissel uiterlijk 1 april 2014 ingepland.

18-2-2014 De meting conform de vastgestelde beheersmaatregel laat zien dat de spoorwijdte ter plaatse van het kruisstuk niet langer de veiligheidswaarde overschrijdt. Op twee andere punten blijft de overschrijding gelijk of neemt zelfs in enige mate toe.

Den Haag Centraal, sporen 1 en 2

18/19-2-2014 In de nacht van 18 op 19 februari 2014 constateert een inspectieploeg van BAM Rail dat de spoorstaafbevestiging op de sporen 1, 2, 3, 909 en het verbindingsspoor tussen wissel 1273B en 1271A op meerdere plaatsen zijdelings is ingesleten. Op spoor 1 (100 van de circa 500 dwarsliggers) en spoor 2 (125 van de circa 500 dwarsliggers) is er sprake van overschrijding van de veiligheidswaarde, op spoor 3 en het verbindingsspoor overschrijding van de bodemwaarde en op spoor 909 zit men nog boven bodemwaarde.

19-2-2014 Om 10:00 uur meldt BAM Rail deze afwijkingen per e-mail aan de inspecteur baan van ProRail. Direct daarna vindt er telefonisch overleg plaats tussen BAM Rail en ProRail AM op inspecteurniveau. BAM Rail geeft aan dat er die nacht noch later beperkingen aan het treinverkeer zijn opgelegd op basis van deze constatering.

Gebeurtenissen op 19 februari 2014

10.00 uur De inspecteur baan van ProRail AM ontvangt een email van BAM Rail met de melding van de geconstateerde afwijkingen in de spoorstaafbevestigingen te Den Haag Centraal.

10.00 – 12.00 uur In de ochtend van 19 februari 2014 vindt er naar aanleiding van bovengenoemd bericht van BAM Rail overleg plaats tussen de inspecteur baan en de tracémanager van ProRail AM. Daarbij komt ook de hiervoor geschetste problematiek van de vier wissels aan de orde. Zij trekken de conclusie dat er maatregelen getroffen moeten worden. De ILT heeft niet kunnen vaststellen wat er concreet is afgesproken en welk proces in gang gezet zou gaan worden.

12.06 uur De inspecteur baan stuurt een e-mail aan de tracémanager om zijn eerder die ochtend geuite zorgen te onderbouwen.

Tussen 12.30 en 13.00 uur De tracémanager licht de Manager Onderhoud en Operaties (MOO) van ProRail AM in dat de sporen 1 en 2 te Den Haag Centraal, alsmede in totaal vier wissels te Den Haag Centraal, Den Haag Hollands Spoor en Rotterdam Centraal buiten gebruik genomen gaan worden. De MOO gaat er van uit dat de buitengebruikname onmiddellijk in gaat. De tracémanager bedoelt aan te geven dat de voorbereidingen in gang gezet gaan worden om die dag nog buiten gebruik te gaan.

- Tussen 13.00 en 13.30 uur Vaststaat dat er omstreeks 13.00 uur contact is geweest tussen de tracémanager en het regionaal beleidsteam incidenten (RBI). Daarbij is gesproken over het voornemen van AM om omstreeks 18:00 uur te Rotterdam en Den Haag infra-elementen buiten gebruik te gaan nemen. De tracémanager geeft aan dat actie door het RBI niet nodig is, omdat hij zelf het Operationeel Controle Centrum Rail (OCCR) te Utrecht zal informeren.
- 15.15 uur De tracémanager licht de Regisseur Incidenten regie en Infrabeheer (RIIB) van het OCCR telefonisch in over de op handen zijnde infraonttrekkingen.
Volgens het Handboek Storingsherstel van ProRail had AM, omdat er feitelijk sprake is van een prioriteit categorie 5 (urgent met tijdafpraak), de regie van het proces nu moeten overdragen aan het OCCR. Dat gebeurt niet. AM bepaalt het tijdstip van de onttrekkingen op 18:00 uur en het OCCR accepteert dat als een vaststaand feit zonder daar op door te vragen.
- 15.30 uur De RIIB licht het Operationeel Regieteam Incidenten (ORT) van het OCCR in over de ophanden zijnde infraonttrekkingen te Rotterdam en Den Haag.
- 15.40 uur Na daarover signalen ontvangen te hebben vanuit het OCCR, belt de Knooppuntcoördinator (Knoco) van NSR te Rotterdam met de Decentrale Verkeersleider (DVL) van de verkeersleidingpost Den Haag. Omdat de Knoco van het OCCR geen verdere informatie kon krijgen vraagt hij aan de DVL of deze informatie heeft. De DVL geeft aan van niets te weten.
- 15.52 uur De RIIB belt met het Schakel- en Meldcentrum (SMC) van ProRail Rotterdam met de vraag wat zij weten van de situatie te Den Haag. Het SMC geeft aan dat er voorinformatie is over overschrijding van de veiligheidswaarden te Den Haag Centraal op de sporen 1 t/m 4.
- 15.57 uur De tracémanager stuurt via de RIIB van het OCCR een email aan het Operationeel Besturingscentrum Infra (OBI) met overzichtstekeningen van de infraonttrekkingen te Rotterdam Centraal, Den Haag Hollands Spoor en Den Haag Centraal. De email geeft weliswaar aan dat er omstreeks 18:00 uur 'iets' ingeregeld gaat worden, maar wat dat 'iets' is, is niet duidelijk. Wel is duidelijk welke infra-elementen het betreft.
- Ca. 16.00 uur De DVL post Den Haag overlegt met de DVL van de post Rotterdam om de herverdelingsplannen onderling af te stemmen.

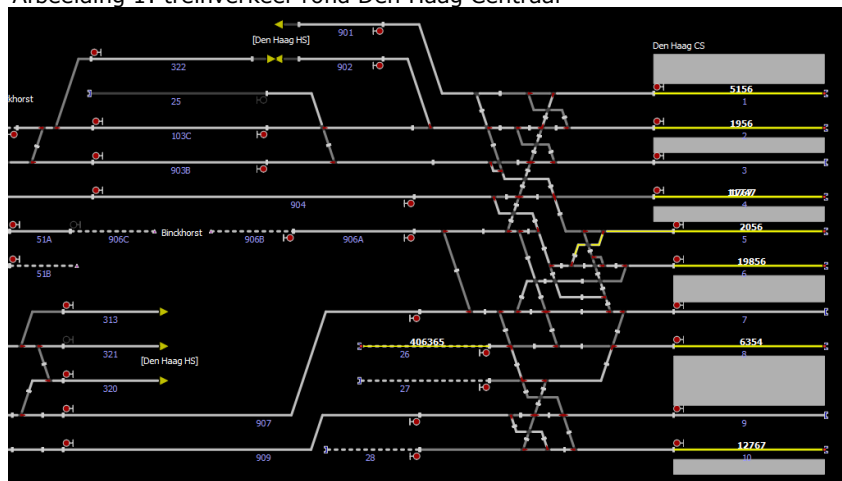
- 16.18 uur De inspecteur baan van ProRail AM belt het SMC te Rotterdam en meldt dat er omstreeks 18:00 uur enkele wissels en sporen te Rotterdam en Den Haag buiten gebruik genomen gaan worden. Hij wil daartoe een zogenaamde Buta (buiten termijn aanvraag) procedure starten, zoals in dit soort situaties gebruikelijk is volgens het Handboek Storingsmanagement van ProRail. In afwijking daarvan adviseert het SMC om dit niet te doen maar te gaan werken via afzonderlijke RVO's (rapportages van onregelmatigheid).
- 16.26 uur De inspecteur baan van ProRail AM belt terug naar het SMC en meldt dat AM akkoord gaat met de voorgestelde werkwijze om uitsluitend te werken via RVO's en niet de Buta procedure te hanteren.
- 16.27 – 16.32 uur OCCR (Backoffice) stuurt meldkaarten met de op dat moment beschikbare informatie naar de verkeersleidingposten Rotterdam en Den Haag. Daarin staat expliciet welke infra-elementen onttrokken gaan worden en hoe laat (18:00 uur).
- 16.29 uur De treindienstleider Den Haag Hollands Spoor belt naar het SMC en geeft aan dat betrokkene van de DVL Den Haag berichten heeft gehoord over de op handen zijnde infraonttrekkingen. Het SMC kan de treindienstleider op dat moment niet nader informeren.
- 16.43 uur Het SMC belt naar de inspecteur baan over het opstellen van de RVO's en vraagt wat de aanleiding is voor de buitengebruikname en wat verder moet gebeuren. De inspecteur baan antwoordt dat de wissels helemaal buiten gebruik genomen gaan worden, inclusief klemmen van de toeleidende wissels. Deze informatie moet ook naar de aannemer. De inspecteur baan geeft aan dat iedereen al ingeseind is en dat het SMC niet meer naar de treindienstleiders hoeft te communiceren. Het SMC gaat de RVO's versturen, maar informeert in tegenstelling tot wat de procedure voorschrijft niet de treindienstleiders.
- 17.08 uur De RIIB van het OCCR belt naar het SMC. Hij vraagt of het SMC de treindienstleiders al geïnformeerd heeft. Het SMC antwoordt dat dat niet het geval is, want dat zou de inspecteur baan doen. De RIIB geeft aan dat dat de taak van het SMC is. De uitkomst van dit gesprek is, dat SMC verwijst naar afspraken met inspecteur baan en niet zelf de treindienstleiders gaat informeren.
- 17.11 uur De RIIB belt naar de tracémanager met het verzoek de treindienstleiders te informeren. Het is niet duidelijk geworden uit het onderzoek wat concreet is afgesproken in dit telefoongesprek.

- 17.17 uur De aannemer is inmiddels door de inspecteur baan summier geïnformeerd. Daarop belt de aannemer naar het SMC voor nadere informatie. Het SMC kan de aannemer niet verder helpen.
- 17.27 uur De inspecteur baan belt met de treindienstleider Den Haag Centraal. Deze laatste geeft aan dat de buitengebruikname niet volgens de procedure verloopt en dat de treindienstleider daar niet aan mee wil werken.
- 17.30 uur De inspecteur baan belt de treindienstleider te Rotterdam Westzijde over de op handen zijnde infraonttrekkingen. Uit het overleg volgt dat de treindienstleider besluit om niet te wachten tot 18:00 uur maar per direct de betreffende wissels te Rotterdam Centraal buiten gebruik te nemen.
- 17.32 uur De treindienstleider Den Haag Centraal belt met de teamleider die op dat moment thuis is. Betrokkene meldt de gang van zaken en geeft aan hier niet aan mee te willen werken.
- 17.34 uur De treindienstleider Rotterdam Westzijde heeft verhinderingen aangebracht op de betreffende wissels, waardoor zij buiten gebruik genomen zijn. Daarmee treedt het herverdelingsplan Rotterdam een half uur eerder dan gepland maar zonder complicaties in werking.
- 17.40 uur De planner van de verkeersleidingpost Den Haag wordt gebeld door de RBI, die de dienst overgenomen heeft van zijn voorganger. De RBI vraagt naar de teamleider van de post Den Haag, maar wordt via een bandje doorverwezen naar de planner. De planner praat hem bij over wat zij weet van de situatie. Hij vraagt naar het telefoonnummer van de teamleider die niet op de post aanwezig is. De treindienstleider Den Haag Centraal verklaart nogmaals dat de gang van zaken niet volgens de regels is.
- 17.47 uur Omdat de monteur van BAM Rail door het SMC onvolledig geïnformeerd is, ziet deze zich genoodzaakt na aankomst in Den Haag de treindienstleider Den Haag Hollands Spoor te bellen over de infraonttrekkingen, met de vraag of deze meer informatie voor hem heeft.
Op dat moment nadert leeg materieel trein 88803 van Den Haag Moerwijk, die een ingestelde rijweg heeft via spoor 7 over wissel 243A/245A richting Leiden. De treindienstleider besluit het zekere voor het onzekere te nemen, onderbreekt het gesprek om 17:49 uur, plaatst een alarmoproep voor de naderende trein en herroept het sein om deze trein te laten stoppen op spoor 7.

17.50 uur De monteur van BAM Rail belt opnieuw met de treindienstleider Den Haag Hollands Spoor. Hij vraagt de treindienstleider om nadere informatie over de infraonttrekkingen, maar die kan de treindienstleider niet geven.
Omdat de monteur geen duidelijke informatie kan geven over aard en omvang van de problematiek, geeft de treindienstleider aan dat hij verhinderingen gaat aanbrengen op het betreffende wissel. In dit gesprek noemt de monteur ook problemen op Den Haag Centraal. Dat wordt opgevangen door de treindienstleider Den Haag Centraal.

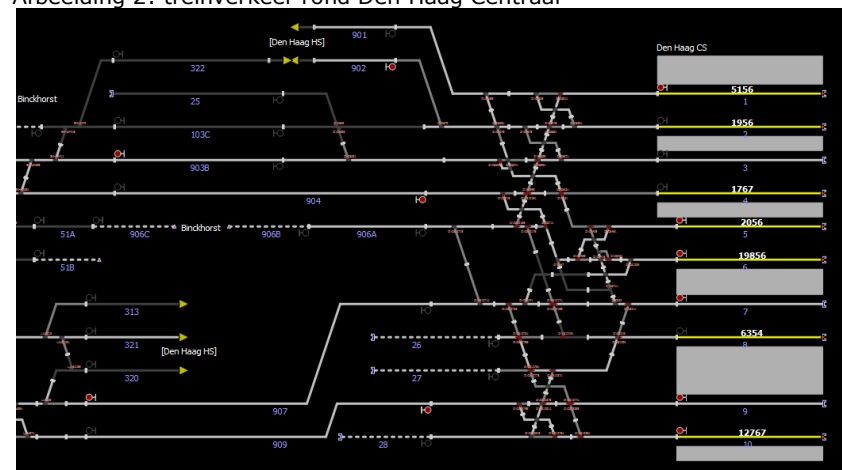
17.52 uur Vanaf 17.52.26 uur is er geen treinverkeer meer op Den Haag Centraal. Het laatste tijdstip waarop nog treinverkeer heeft plaatsgevonden is 17.50.43 uur als trein 2056 uit Gouda binnenkomt op spoor 5.

Afbeelding 1: treinverkeer rond Den Haag Centraal



Situatie om 17.50.43 uur (bron: TOON)

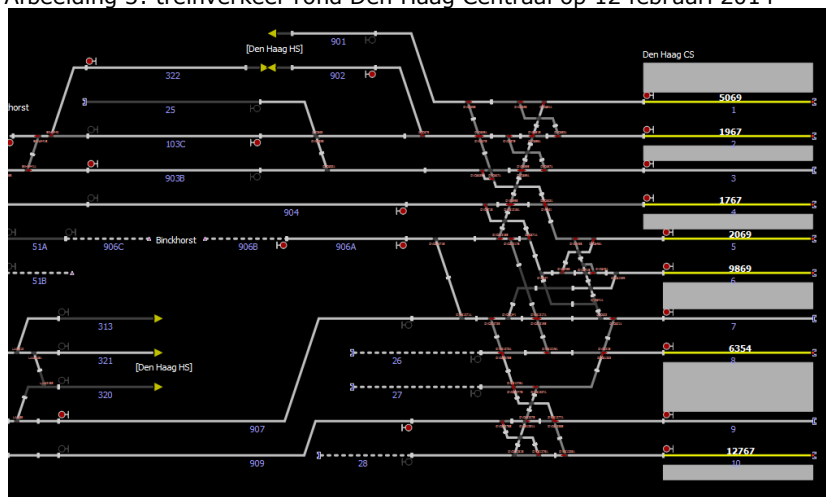
Afbeelding 2: treinverkeer rond Den Haag Centraal



Situatie om 17.52.26 uur (bron: TOON)

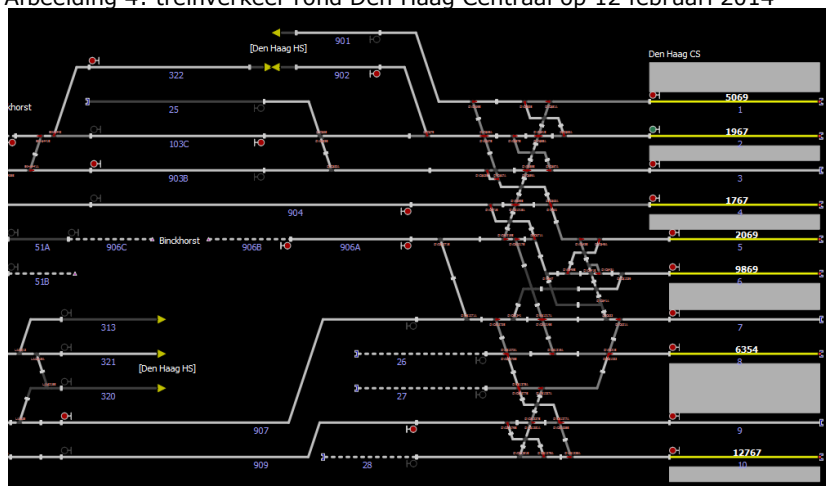
Om zich een duidelijker beeld te vormen van de normale situatie te Den Haag Centraal rond deze tijd heeft de inspectie gekeken naar de situatie een week eerder op 12 februari 2014 rond 17:50 uur.

Afbeelding 3: treinverkeer rond Den Haag Centraal op 12 februari 2014



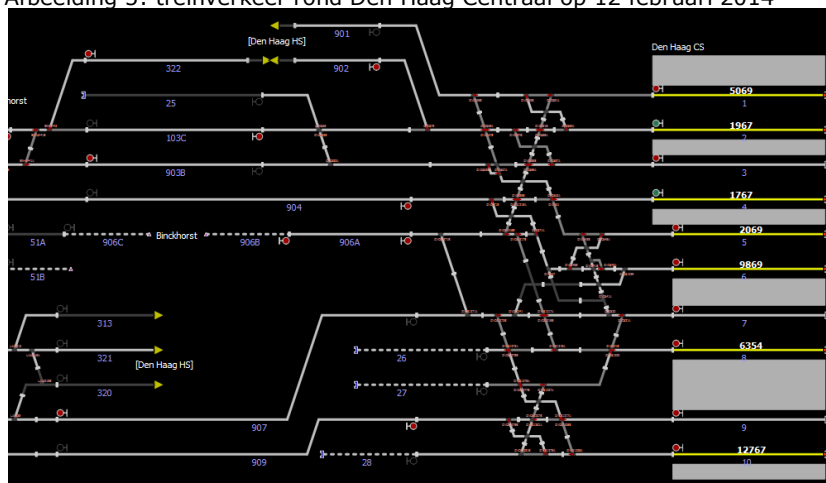
Situatie om 17.50.44 uur (bron: TOON)

Afbeelding 4: treinverkeer rond Den Haag Centraal op 12 februari 2014



Situatie om 17.52.10 uur (bron: TOON)

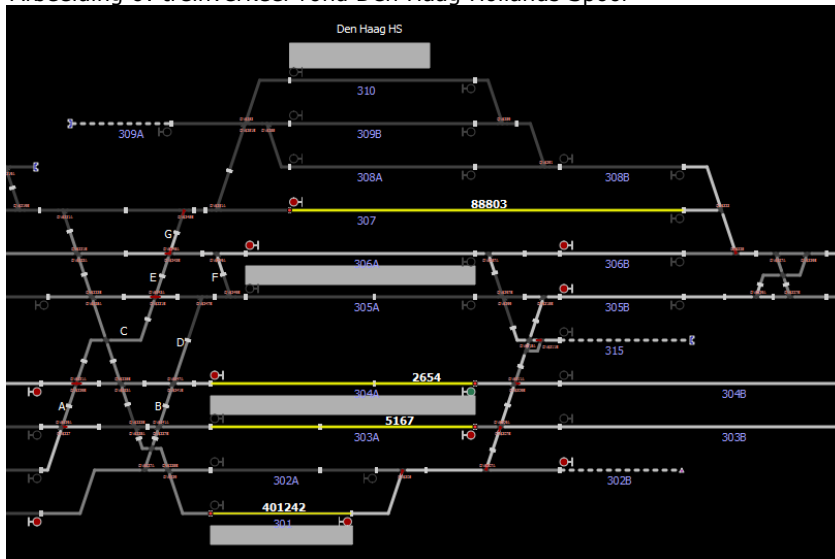
Afbeelding 5: treinverkeer rond Den Haag Centraal op 12 februari 2014



Situatie om 17.53.11 uur (bron: TOON)

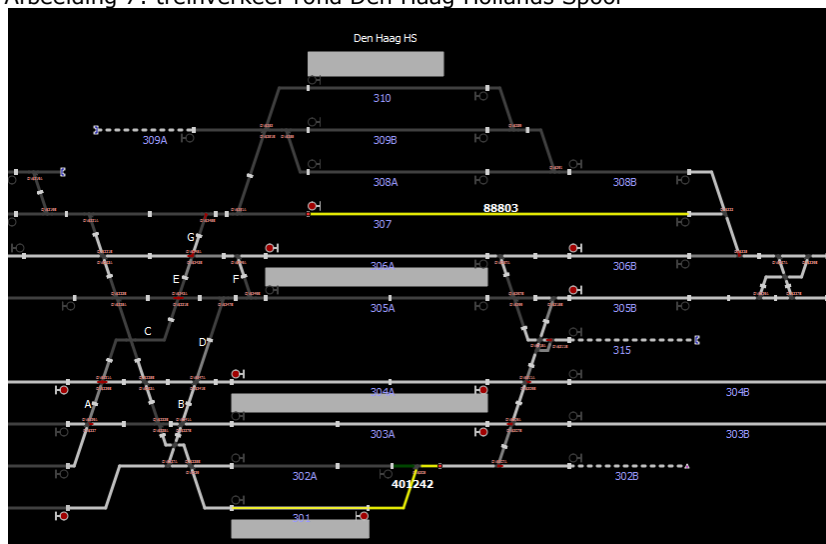
17.53 uur Vanaf 17.53.10 uur is er geen treinverkeer meer op Den Haag Hollands Spoor.

Afbeelding 6: treinverkeer rond Den Haag Hollands Spoor



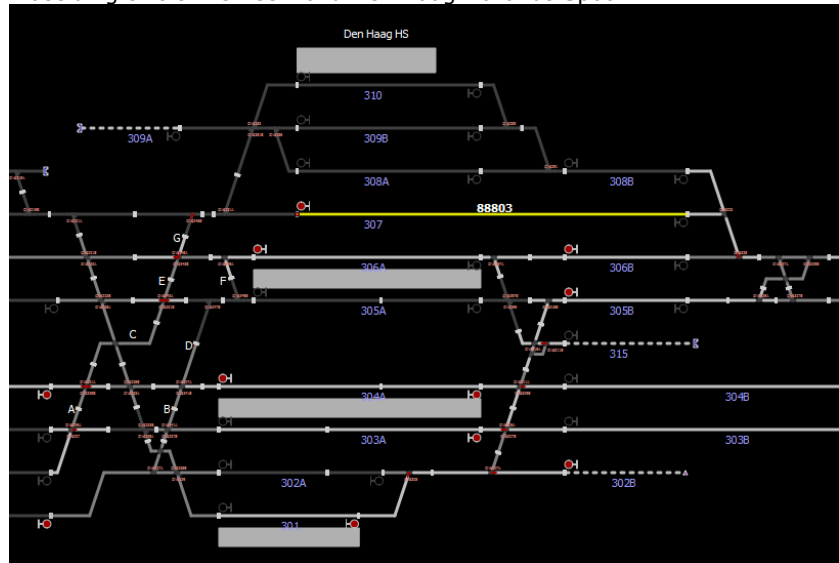
Situatie om 17.47.58 uur (bron: TOON). De leeg materieeltrein 88803 is voor het uitrijsein tot stilstand gekomen op spoor 7. Voor trein 2654 richting Delft op spoor 304 staat het uitrijsein veilig.

Afbeelding 7: treinverkeer rond Den Haag Hollands Spoor



Situatie om 17.53.05 uur (bron: TOON). Trein 401242 rijdt naar kopspoor 302B in niet centraal bediend gebied.

Afbeelding 8: treinverkeer rond Den Haag Hollands Spoor



Situatie om 17.53.31 uur (bron: TOON)

- 17.54 uur De treindienstleider Den Haag Hollands Spoor belt met het SMC en wil het verhaal van de monteur van BAM Rail verifiëren. Het SMC geeft summiere informatie en geeft aan de inspecteur baan te zullen bellen met het verzoek contact op te nemen met de treindienstleider. Op dat moment beschikt het SMC nog steeds niet over volledige informatie.
- Ca. 17.55 uur De treindienstleiders Den Haag Hollands Spoor en Centraal besluiten om het gehele treinverkeer op beide stations stil te leggen. Op dat moment zijn er geen treinbewegingen, noch zijn er rijwegen voor treinen ingesteld.
- 17.58 uur De treindienstleider Den Haag Centraal belt met de teamleider. De treindienstleider meldt dat het treinverkeer te Den Haag Hollands Spoor en Centraal is gestaakt en vraagt de teamleider om actie te ondernemen. De teamleider krijgt niet helder welke actie dat zou moeten zijn. Hij geeft aan de RIIB te bellen over de kennelijk niet bekende RVO's. Hij geeft ook aan naar de post te komen, maar dat kost hem een uur. Intussen is het wel belangrijk dat er gewerkt gaat worden aan herstel van het treinverkeer.
- Ca. 18.00 uur Er is vanaf 18:00 uur geen treinverkeer meer rond Den Haag. De verkeersleidingpost Rotterdam wordt hierdoor verrast, omdat dit afwijkt van de eerder met Den Haag besproken plannen. Rotterdam probeert het treinverkeer zo goed mogelijk gaande te houden, maar doordat er geen treinen van en naar Den Haag kunnen rijden, loopt Rotterdam Centraal snel vol. In tegenstelling tot Den Haag heeft in Rotterdam het treinverkeer dus niet stilgelegen.
- 18.16 uur Het SMC belt met de tracémanager. Het SMC vraagt aan hem waarom in Den Haag het treinverkeer is stilgelegd. De tracémanager is hierdoor verrast omdat dit niet conform de voorgenomen RVO's is.

- Ca. 18.30 uur De RVO's komen binnen op de posten Rotterdam en Den Haag. Zij zijn echter onduidelijk en onvolledig. Daardoor zijn zij niet goed bruikbaar voor de treindienstleiders.
- 19.11 uur In Den Haag wordt begonnen met het treinvrij maken van de sporen (weghalen van gestrande treinen en treinen die op buiten gebruik genomen sporen staan). Omstreeks die tijd gaan ook de eerste treinen rijden van Den Haag Centraal naar Leiden.
- 20.04 uur De stoptreindienst naar Den Haag Hollands Spoor en Centraal is hervat.
- Nacht van 19 op 20 februari ProRail verklaart die nacht na spoedinspectie dat er weer aan de veiligheidswaarden wordt voldaan bij één waarde van wissel 61/63A en de drie wissels te Rotterdam Centraal en Den Haag Hollands Spoor. Dat gebeurt aan de hand van normen die op 1 april 2014 van kracht zouden worden. De interne procedure die de kwaliteit van nieuwe normen moest waarborgen, is op dat moment nog niet volledig doorlopen.

Bijlage B Gebruikte afkortingen

AL	Algemeen leider
AM	ProRail Asset Management
ARI	Automatisch rijweg instelsysteem
Buta	Buiten termijn aanvraag
DVL	Decentrale verkeersleider
Gv	Den Haag Hollands Spoor
Gvc	Den Haag Centraal
ILT	Inspectie Leefomgeving en Transport
Knoco	Knooppunt coördinator van NSR
LBI	Landelijk Beleidsteam Incidentmanagement
LVL	Landelijke verkeersleider (OCCR)
MOO	Manager Onderhoud & Operatie
NSR	NS Reizigers BV
OBI	Operationeel Beleidsteam Incidentmanagement
OCCR	Operationeel Controle Centrum Rail
ProRail AM	ProRail Asset Management
ProRail VL	ProRail Verkeersleiding
RBC	Regionaal bijsturingencentrum van NSR
RBI	Regionaal Beleidsteam Incidentmanagement
RIIB	Regisseur Incidentenregie en Infrabeheer
Rtd	Rotterdam Centraal
Trdl	Treindienstleider

Dit is een uitgave van de

Inspectie Leefomgeving en Transport

Postbus 16191 | 2500 BD Den Haag
088 489 00 00

www.ilent.nl

@inspectieLeNT

September 2014