

De Onderzoeksraad voor Veiligheid

Anna van Saksenlaan 50
2593 HT Den Haag

GVB Exploitatie BV
Postbus 2131
1000 CC AMSTERDAM
T 020 4606060
www.gvb.nl
KvK 34259721

Datum 4 april 2012
Onderwerp rapport 'Metrobrand en metrobotsing

Uw contact
Afdeling Ingenieursbureau
Doorkiesnummer
E-mailadres
Ons kenmerk 2012100418
Bijlagen 1

Geachte

Op 28 april 2011 heeft uw Onderzoekraad het rapport 'Metrobrand en metrobotsing, Amsterdam, 20 februari 2010' gepubliceerd. Bijgesloten treft u het standpunt van GVB ten aanzien van de aanbevelingen uit het rapport aan.

Ik hoop u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben over de wijze waarop GVB met de aanbevelingen uit uw rapport omgaat.

Indien u nadere informatie wenst te ontvangen, is GVB uiteraard bereid hierop in te gaan.

Hoogachtend,

hoofd Bureau Transport Veiligheid a.i.

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Postbus 20901
2500 EX 's-Gravenhage

GVB Exploitatie BV
Postbus 2131
1000 CC AMSTERDAM
T 020 4606060
www.gvb.nl
KvK 34259721

Datum 28 maart 2012
Onderwerp Rapport 'Metrobrand en metrobotsing
Amsterdam 20 februari 2010'

Uw contact
Afdeling Transportveiligheid
Doorkiesnummer
Uw kenmerk OVW 11500856
Ons kenmerk 2012100385

Geachte

Op 28 april 2011 heeft de Onderzoeksraad voor Veiligheid (de Raad) het rapport 'Metrobrand en metrobotsing, Amsterdam, 20 februari 2010' gepubliceerd. De directie van GVB heeft namens de rechtspersonen GVB Holding NV, GVB exploitatie BV, GVB infra BV (dochter van exploitatie BV) en GVB Activa BV kennisgenomen van het rapport.

De directie van GVB is verzocht een standpunt in te nemen ten aanzien van het rapport en dit standpunt aan u mede te delen. Middels deze brief informeert de directie u graag over het standpunt ten aanzien van de aanbevelingen uit het rapport.

Twee van de drie aanbevelingen in het rapport zijn aan GVB gericht. Deze luiden als volgt:

- a) Zorg voor passende maatregelen om de veiligheidsrisico's die aan de exploitatie van het metrovervoer zijn verbonden afdoende te kunnen beheersen.

Bewerkstellig dit door structureel en systematisch de risico's te inventariseren en te evalueren. Doe dit in elk geval bij incidenten, bij wijzigingen als gevolg van de implementatie van vernieuwingsprojecten of renovatie, en bij wijzigingen in de organisatie, contractafspraken en de begroting. Kijk hierbij ook steeds naar de mogelijke invloed van systeemwijzigingen op samengestelde risico's. Maak hierbij in ieder geval ook een nieuwe en transparante beoordeling van de risico's die uit dit onderzoek naar voren gekomen zijn, zoals het blijven gebruiken van de huidige metrotreinen (van met name het type M2/M3), gladheid en het blokkerend remmen bij een Zub-ingreep.

- b) Hanteer het strikte 'safe haven' principe ('trein mag een station pas verlaten indien zeker is dat het volgende station vrij is') indien en zolang de doorstroming in de tunnel verstoord is.

Ad a)

Systematische risico-inventarisatie en -evaluatie:

Ten aanzien van dit advies van de Raad zijn vier onderwerpen van belang:

1. Beleid van GVB t.a.v. risico inventarisatie en evaluatie
2. Samenwerking met gemeente Amsterdam Dienst Infrastructuur, Verkeer en Vervoer (DIVV)
3. Uitwerking, actualisatie en acceptatie van de risico-inventarisatie en -evaluatie
4. Risicobeheersing bij wijzigingen

1)

De directie van GVB onderschrijft het belang van structurele en systematische risico-inventarisatie en -evaluatie als instrument om veiligheidsrisico's, die aan de exploitatie van het metrovervoer zijn verbonden, voldoende te kunnen beheersen. In navolging op de aanbeveling van de Raad heeft het management van GVB de systematiek van risico-inventarisatie en -evaluatie conform internationaal erkende normering voor railvervoer als onderdeel van haar veiligheidsbeleid vastgesteld. De opzet van dit veiligheidsbeleid is op basis van documentatie door het onafhankelijke geaccrediteerde bureau Lloyds Register met een positief oordeel getoetst.

2)

De Dienst Infrastructuur Verkeer en Vervoer (DIVV) van de gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor het beheer van de metro-infrastructuur van Amsterdam en ontwikkelt daar beleid voor. Het beheer is gericht op het duurzaam in stand houden van de goede staat van de infrastructuur. In dit verband worden ook kaders gesteld ten aanzien van veiligheid en het gebruik van de infrastructuur.

In samenwerking en nauw overleg met DIVV geeft GVB invulling aan de totstandkoming van het veiligheidsbeleid en de uitvoering hiervan. De Stadsregio Amsterdam houdt hier toezicht op.

3)

Om te kunnen beoordelen of risico's die samengaan met de exploitatie van Metro voldoende zijn beheerst, is het proces in gang gezet van risico-inventarisatie, -evaluatie en besluitvorming over 'passende' maatregelen conform het vastgestelde GVB beleid.

Door DIVV is in samenwerking met GVB een risicoregister opgesteld en zoals in het rapport van de Raad geconstateerd, was binnen GVB reeds een risicoregister opgesteld.

Inmiddels zijn op initiatief van GVB beide overzichten samengevoegd en met het oog op de huidige exploitatie doorontwikkeld. Dit nieuwe risicoregister zal periodiek worden geactualiseerd.

Het risicoregister bestaat uit voorstelbare risico's, onderliggende oorzaken en geplande maatregelen die de kans op risico moeten verkleinen c.q. de negatieve gevolgen moeten beperken. Input hiervoor is onder andere afkomstig uit:

- actuele veiligheidsprestaties van het huidige metrovervoersysteem;
- inzichten vanuit de dagelijkse GVB-praktijk en de geleerde lessen op basis van incidentonderzoeken;
- (inter)nationale inzichten op het gebied van railveiligheid.

Hierbij is rekening gehouden met de invloed van samengestelde risico's in relatie tot de huidige organisatie, de contractafspraken en de begroting.

In samenwerking met het verantwoordelijk lijnmanagement wordt vastgesteld welke maatregelen er in de praktijk daadwerkelijk aanwezig zijn en - indien mogelijk - wat hier de effectiviteit van is.

Een onafhankelijke GVB-commissie zal de resultaten beoordelen en verslag aan de directie uitbrengen over de mate waarin het risicobeheersingssysteem transportveiligheid effectief is. Als (wettelijk) bestuurder van de spoorwegdienst neemt de directie van GVB vervolgens een besluit over de werking van het risicobeheersingssysteem en te treffen passende maatregelen. De gemeente Amsterdam is eigenaar van de infrastructuur en dient deze in goede en dus veilige staat beschikbaar te stellen. Indien er naar de mening van GVB aanvullende infrastructurele maatregelen getroffen dienen te worden, zal de directie van GVB hierover richting DIVV een standpunt innemen.

Ten aanzien van het specifieke advies van de Raad met betrekking tot het blijvend gebruik van de huidige metrotreinen, gladheid en het blokkerend remmen bij een Zub-ingreep: deze onderwerpen worden in de risico-inventarisatie en -evaluatie betrokken.

Daarnaast zullen conform besluit van de gemeenteraad van Amsterdam d.d. 20 en 21 januari 2010 de huidige metrotreinen van het type M2/M3 vanaf september 2012 worden vervangen. De voortgang van het vervangingsprogramma wordt afgestemd op bevindingen hiervan. Onderdeel van het vastgestelde programma van eisen voor de nieuwe metrostellen is een remsysteem dat, in lijn met de constatering van de Raad, is voorzien van geavanceerde glijbeveiliging die ook tijdens ingrepen vanuit het Zub systeem actief zal zijn.

4)

Wijzigingen als gevolg van de implementatie van vernieuwingsprojecten c.q. renovatie en contractafspraken worden door de gemeente Amsterdam en de Stadsregio Amsterdam gestuurd. GVB is in adviserende rol hier nauw bij betrokken. Dit geldt ook voor de beoordeling en mitigatie van veiligheidsrisico's die besluitvorming vereisen tijdens het ontwerp, ontwikkeling en invoering van systeemwijzigingen.

Acceptatie bij ingebruikname van systeemwijzigingen, om zodoende een veilig exploitatie te kunnen zekerstellen, valt onder verantwoording van GVB. Samen met DIVV wordt gewerkt aan een overeenkomst tussen de vervoerder GVB Exploitatie en de beheerder DIVV waarin acceptatie in de zin van veilige exploitatie een expliciet onderdeel is. Hiermee wordt vooruitgelopen op de nieuwe Wet lokaalspoor.

Ad b)

'Safe haven'

De directie van GVB onderschrijft het belang van het 'safe haven' principe. De metrostations worden beschouwd als een relatief veilige plaats waar evacuatie en hulpverlening in geval van een calamiteit in de tunnel, niet zijnde botsing of ontsporing, mogelijk zijn.

De huidige baanbeveiliging in de metrotunnel ondersteunt geen geautomatiseerde toepassing van de 'strikte' vorm van 'safe haven' zoals dit in het rapport van de Raad staat beschreven. Vanuit het

technische systeem is geen absolute garantie te geven dat er in de tunnel altijd een 'safe haven' voor metrotreinen beschikbaar is. Daardoor is dit technische systeem ook niet bruikbaar als hulpmiddel om tijdens verstoringen van de doorstroming een op strikte wijze een safe haven af te dwingen.

Inmiddels is door de gemeenteraad van Amsterdam d.d. 4 oktober 2011 besloten dat het huidige baanbeveiligingssysteem in de periode 2014-2017 wordt vervangen. Het nieuwe baanbeveiligingssysteem dat na realisatie door de vervoerder/exploitant wordt gebruikt, wordt uitgevoerd met een beveiligingsconcept dat de strikte vorm van 'safe haven' bij verstoorde doorstroming van metrotreinen in de tunnel conform de aanbeveling van de Raad kan afdwingen.

In de huidige situatie kan de verkeersleiding metro bij een verstoorde doorstroming in de tunnel wel maatregelen treffen die de kans vergroot dat er een 'safe haven' beschikbaar is voor metrotreinen die zich in de tunnel (kunnen gaan) bevinden. Naar bevind van zaken kan de verkeersleider in geval van een voorval er voor kiezen om:

- buiten de tunnel metrotreinen tegen te houden;
- passage van metrotreinen met behulp van bedienbare seinen te doseren;
- metrotreinen die perrons bezet houden te laten oprijden waarmee een safe haven voor een incidenttrein wordt gecreëerd;
- metrotreinen naar een 'safe haven' terug te leiden;
- een tweede metrotrein langs het perron te laten op stellen;
- de metrolijn 51 (sneltram) in te korten tot Spaklerweg om daarmee het potentiële aantal voertuigen in de tunnel te verlagen.

Bij het door de Raad onderzochte botsingsvoorval heeft de verkeersleider geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de metrotrein - die uiteindelijk in botsing kwam met zijn voorganger - buiten de tunnel bij Amstelstation tegen te houden.

GVB werkt op planmatige wijze aan de vakbekwaamheid van betrokkenen die tijdens een voorval de veiligheid van passagiers kunnen beïnvloeden. Awareness van de verkeersleider metro, van verschillende scenario's, maakt hier onderdeel van uit. De maatregelen die de verkeersleider kan inzetten om 'safe haven' in de tunnel bij verstoorde doorstroming in tunnel mogelijk te maken, zoals bij het door de Raad onderzochte botsingsvoorval, zijn hier expliciet in opgenomen.

Wij hopen u hiermee voldoende geïnformeerd te hebben over de wijze waarop de GVB met de aanbeveling uit het rapport omgaat.

Indien u nadere informatie wenst te ontvangen, is de directie uiteraard bereid hierop in te gaan.

Hoogachtend,

Cc: Voorzitter van de Onderzoeksraad voor Veiligheid
Minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties
Minister van Veiligheid