

Richtlijn

Detectie en beoordeling van spoorstaafdefecten Deel 5; Processen, procedures en dataflow

Beherende instantie: AM Techniek
Inhoud verantwoordelijke: Manager Spoor, Wissels en Geotechniek
Status: Definitief

Datum van kracht: 01-09-2021	Versie: 004	Documentnummer: RLN00399-5
---------------------------------	----------------	--------------------------------------

Inhoudsopgave

1	Revisiegegevens	3
2	Doel en indeling van deze RLN	4
2.1	Doel van dit deel van de RLN	4
2.2	Indeling van de RLN	4
3	Hoofdproces	5
4	Overzicht en rol van betrokken partijen	6
5	Overzicht van informatiestromen	7
6	Processen	8
6.1	Vaststellen van het <i>Jaarmeetpakket Ultrasoon</i>	8
6.2	Voortgangsinformatie van het Jaarmeetpakket Ultrasoon	9
6.3	Rcf-inspectieplan in OPC	10
6.4	Rcf-inspectieplan in PGO	10
6.6	Afwijkingen van UST/ECT- en USH- Jaarplan	11
6.7	Ush-inspectie volgend uit de rcf-inspectie	13
6.8	Ush-inspectie volgend uit een Verzoek	15
6.9	Afhandeling TUK-1 suspect die als USH1 geclassificeerd wordt	17
6.10	Administratieve afhandeling van correcties op ush-rapporten	19

1 Revisiegegevens

Datum	versie	Hoofdstuk/ paragraaf	Wijziging
02-04-2015	001	Gehele RLN	Nieuwe RLN
01-07-2015	002	Hfst 6.11	Aangegeven dat de mailadressenlijst een voorbeeld is en regelmatig geactualiseerd wordt
01-08-2016	003	geheel	Hoofdstukken anders geordend Telefoonlijst verwijderd
01-09-2021	004	<i>n.v.t.</i>	Update i.v.m. consistentie met IHS00001 v002 en IHS00002 v002, voor beide de delen 1, 2 en 3 <i>Geen inhoudelijke wijzigingen in deel 5</i>

2 Doel en indeling van deze RLN

2.1 Doel van dit deel van de RLN

In dit deel van de RLN00399 worden de voornaamste processen en subprocessen weergegeven en de daarbij behorende dataflow.

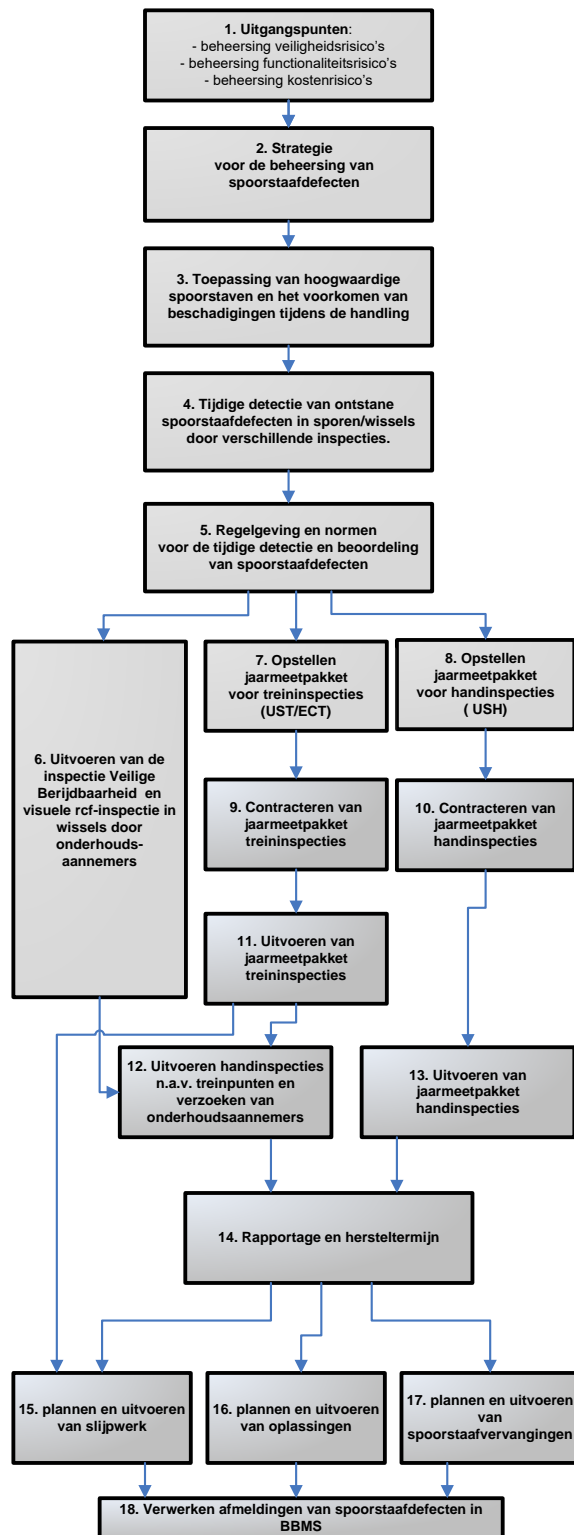
2.2 Indeling van de RLN

In onderstaande tabel is de indeling van de gehele RLN weergegeven en de plaats van dit deel 5 daarin.

Nummer / deel	inhoud	opmerking
RLN00399 – 1	Doel van de richtlijn De beheersmethodiek voor spoorstaafdefecten Gehanteerde begrippen Overzicht en samenhang van inspecties Normen voor het inspectieplan Normen voor de beoordeling van spoorstaafdefecten	
RLN00399 – 2	Identificatie en typering van spoorstaafdefecten	Voorheen UIC712
RLN00399 – 3	Treininspecties: Ultrasoon treininspectie (UST) Eddy Current-treininspectie (ECT) Validatie UST	
RLN00399 – 4	Handinspecties: Ultrasoon handinspectie van sporen Ultrasoon handinspectie van wissels Ultrasoon handinspectie van brugovergangen Ultrasoon handinspectie van oplassingen Ultrasoon handinspectie van voeglassen Visuele rcf-inspectie van sporen en wissels Ndo-inspectie van corrosie	
RLN00399 – 5	Processen, procedures en dataflow	

3 Hoofdproces

In onderstaande figuur is het hoofdproces van het beheersen van spoorstaafdefecten weergegeven:



TOELICHTING :

Verantwoordelijke afdeling

1. De bedrijfsdoelstellingen " 0 ontsporingen", " 0 verwijfbare storingen" en " zo laag mogelijke onderhoudskosten" zijn de primaire uitgangspunten voor het de inrichting van dit beheersproces.	ProRail AM
2. Spoorstaafdefecten kunnen leiden tot breuk of (grote) uitbrokkeling van de spoorstaaf/wisseldeel en vormen dan een groot risico voor ontsporingen Ontsporingen leiden tot letselschade, veel imagoschade en verstoring van de treindienst en zijn dus zeer ongewenst en moeten te allen tijde voorkomen worden. De strategie is daarom gericht op : - de initiatie van defecten in spoorstaven te zoveel mogelijk te voorkomen door toepassing van hoogwaardige spoorstaven en het voorkomen van beschadigingen tijdens de uitvoerings-handling. - de ontstane defecten in de gebruiksfase tijdig te detecteren, de ernst van het defect zo goed mogelijk vast te stellen en op grond hiervan een tijdig en efficiënt herstel van het defect te laten plaatsvinden met minimale gevolgschade qua functionaliteit en kosten.	ProRail AM A&T
3. Spoorstaafdefecten ontstaan door fouten in het productieproces, beschadigingen bij de opslag en handling tijdens de inbouw en onderhoud. Betere kwaliteit van spoorstaven en betere handlingprocessen moeten bijdragen aan reductie van deze initiatie.	ProRail AM A&T en O&O
4. Spoorstaafdefecten ontstaan tijdens het gebruik door de impact die het passerende wiel veroorzaakt. Beheersing van deze defecten wordt bereikt door tijdige detectie door een samenstel van inspecties (IVB, us-trein en us-hand) en door vakkundige beoordeling en tijdig herstel van de gevonden defecten.	ProRail AM A&T (normering) I (inspectie) O&O (herstel)
5. In deze RLN00399 is alle relevante technische regelgeving en normering opgenomen voor de tijdige detectie, de juiste beoordeling en de afhandeling van spoorstaafdefecten in sporen en wissels.	ProRail AM A&T
6. De Inspectie Veilige Berijdbaarheid (IVB) is het eerste vangnet voor detectie. Voor de detectie van oppervlakte-defecten in wissels (en hun overlopen) zijn visuele rcf-inspecties noodzakelijk. Zie hiervoor de onderhoudscontracten.	ProRail AM O&O
7+8 De inspectiefrequenties genoemd in deze RLN00399 vormen het uitgangspunt voor AM Informatie voor het opstellen van het concept jaarmetpakket. AM O&O vullen dit meetpakket zo nodig aan met specifieke wensen en accorderen hun definitieve regionale meetpakket. AM Informatie voegt de 4 regionale meetpakketten samen tot het landelijk jaarmetpakket dat gecontracteerd wordt met het inspectiebedrijf.	ProRail AM I + ProRail AM O&O
9 + 10 De trein- en handspecties worden namens de 4 regio's landelijk gecontracteerd door AM Informatie bij gespecialiseerde inspectiebedrijven en/of inspectiebedrijven van onderhoudsaannemers. De technische regelgeving in deze RLN00399 vormt een belangrijke input voor deze contracten.	ProRail AM Informatie
11. De gespecialiseerde inspectiebedrijven dragen zorg voor het tijdig en correct uitvoeren van de gecontracteerde inspecties. Inspectiemethodiek en de beoordeling van de inspectieresultaten wordt gebaseerd op de normen uit deze RLN00399.	ProRail AM Informatie
12. Deze ultrasoon handspecties zijn ongepland en komen voort uit treinpunten, verzoeken van onderhoudsaannemers (veelal volgend uit de inspectie Veilige berijdbaarheid of RCF) of specials zoals het handmatig inspecteren van een uitgevallen treininspectie. De bij deze inspecties geconstateerde defecten worden beoordeeld en gerapporteerd conform deze RLN00399. Onderhoudsaannemers hebben de mogelijkheid om zelf ultrasooninspecties uit te voeren..	ProRail AM Informatie of ProRail AM O&O
13. Deze ultrasoon handspecties worden uitgevoerd volgens het jaarmetpakket en de bij deze inspecties geconstateerde defecten worden beoordeeld en gerapporteerd conform deze RLN.	ProRail AM Informatie
14. Bij elke us-handspectie wordt een ultrasoonrapport opgemaakt. Het rapport geeft aan of en binnen welke termijn een defect hersteld moet worden. De rapporten worden in BBMS opgenomen door AM Informatie waarmee door AM O&O en Onderhouds-aannemers de tijdigheid van herstel bewaakt kan worden.	ProRail AM Informatie
15. ECT inspectieresultaten resulteren in adviezen voor slijpwerk. ProRail Projecten laat dit verwerken tot slijpplannen die uiteindelijk worden gerealiseerd door de ProRail Projecten.	ProRail AM Projecten
16. De Lascoördinator van de Onderhoudsaannemer bepaalt of oplossen mogelijk is en neemt dat op in het herstelplan.	ProRail AM O&O
17. De onderhouds of projectaannemer voert de voorgestelde vervangingen uit. Na afronding van het werk wordt het werk technisch gereed gemeld aan ProRail. Ook eventuele afwijkingen en daardoor nog aanwezige risico's worden teruggekoppeld aan ProRail.	ProRail AM O&O
18. De onderhoudsaannemer meldt een hersteld defect af bij zijn opdrachtgever ProRail O&O. ProRail O&O verwerkt deze afmelding in BBMS en zorgt voor de verdere administratieve afhandeling (SAP ed.)	ProRail AM O&O

Prorail AM= AssetManagement / A&T = Architectuur en Techniek / I = Informatie / O&O = Onderhoud & Operatie

4 Overzicht en rol van betrokken partijen

- **ProRail Assetmanagement (AM):**

ProRail is verantwoordelijk voor de beschikbaarheid en veilige berijdbaarheid van de railinfrastructuur in Nederland en treedt namens de rijksoverheid op om tegen acceptabele kosten de railinfrastructuur in stand te houden. ProRail treedt op als opdrachtgever voor de andere bij het proces betrokken partijen, sluit daarmee contracten af en ziet toe op de juiste uitvoering van contracten.
- **ProRail AM Operatie & Onderhoud:**

De railinfrastructuur in Nederland is verdeeld in 4 regio's (NoordOost, Randstad Noord, Randstad Zuid en Zuid) die gedelegeerd de verantwoordelijkheid dragen voor de instandhouding van hun deel van de railinfra. Zij contracteren hiertoe het dagelijks onderhoud aan onderhoudsaannemers. De visuele inspectie Veilige berijdbaarheid vormt onderdeel van deze contracten. Deze 4 regionale afdelingen van ProRail stellen op basis van de regelgeving het noodzakelijke inspectieplan op voor de beheersing van spoorstaafdefecten. De landelijke uitvoering van deze inspecties (Treininspecties en USH-jaarplan Wissels) delegeren zij aan ProRail AM Informatie. De lokale uitvoering van een deel van deze inspecties contracteren zij met hun onderhoudsaannemers.
- **ProRail AM Informatie:**

Het door de 4 ProRail Regio's noodzakelijk geachte inspectieplan wordt door deze centrale afdeling vertaald naar een landelijk treininspectie jaarplan (UST/ECT) en een jaarplan voor de handinspectie van wissels en brugovergangen (USH-jaarplan). Zij contracteren en managen de realisatie van deze landelijke inspecties, die worden uitgevoerd door gespecialiseerde inspectiebedrijven. Zij zorgen voor het vastleggen en beschikbaar stellen van de informatie die uit deze inspecties voortkomt. Zij beheren de meetdata in BBMS, het Branche Breed Monitoring Systeem, waarin alle informatie van spoorstaafdefecten in z.g. ush-rapporten wordt ontsloten.
- **ProRail AM Architectuur & Techniek:**

Stelt het beleid op voor de beheersing van spoorstaafdefecten.
Stelt de technische regelgeving en normering op voor de uitvoering.
Bepaalt noodzaak breukonderzoek en voert breukonderzoek uit (PRC00008-2)
Bewaakt de landelijke trend betreffende de ontwikkeling van spoorstaafdefecten
Verzorgt de technische afstemming met de ndo-inspectiebedrijven
Ontwikkelen samen met Europese collega's de nieuwe CEN-regelgeving.
- **OPC- Aannemers (PCA's), PGO-opdrachtnemers (ON), onderhoudsaannemers:**

Vanuit gecontracteerde opdrachten van ProRail AM O&O regio's zijn zij verantwoordelijk voor het onderhoud van de railinfra. De beheersing van spoorstaafdefecten wordt daarbij geborgd door de inspecties zoals de inspectie veilige berijdbaarheid (IVB) en de visuele rcf-inspecties. Zij laten

 - ultrasoon handinspecties uitvoeren voortkomend uit USH4 (hermetingen resulterend in zgn. H-rapporten).
 - ultrasoon handinspecties uitvoeren voortkomend uit verzoeken (resulterend in zgn. V-rapporten)
 - ultrasoon handinspecties uitvoeren voortkomend uit de visuele rcf-inspectie (resulterend in zgn. R-rapporten).

Zij voeren de herstellingen uit van de spoorstaafdefecten en rapporteren hierover aan ProRail AM O&O Regio.
- **NDO-Inspectiebedrijven:**

Zijn bedrijven gespecialiseerd in niet destructief onderzoek (NDO) aan spoorstaven en wisseldelen en voeren in opdracht van ProRail AM Informatie of ProRail AM O&O inspecties uit om tijdig spoorstaaf-defecten te detecteren. Dit kunnen onafhankelijke inspectiebedrijven zijn of inspectiebedrijven die onderdeel uitmaken van onderhoudsaannemers/opdrachtnemers.
- **Dekra Rail**

Verricht in opdracht van ProRail metallurgisch onderzoek aan spoorstaven/wisseldelen en voert in opdracht onafhankelijk niet destructief onderzoek uit aan de railinfra of componenten daarvan.

6 Processen

6.1 Vaststellen van het *Jaarmeetpakket Ultrasoon*

Op basis van de RLN00399 deel 1 wordt vastgesteld welke sporen en wissels met welke frequentie en op welke wijze (door trein- en/of door handinspectie) geïnspecteerd dienen te worden.

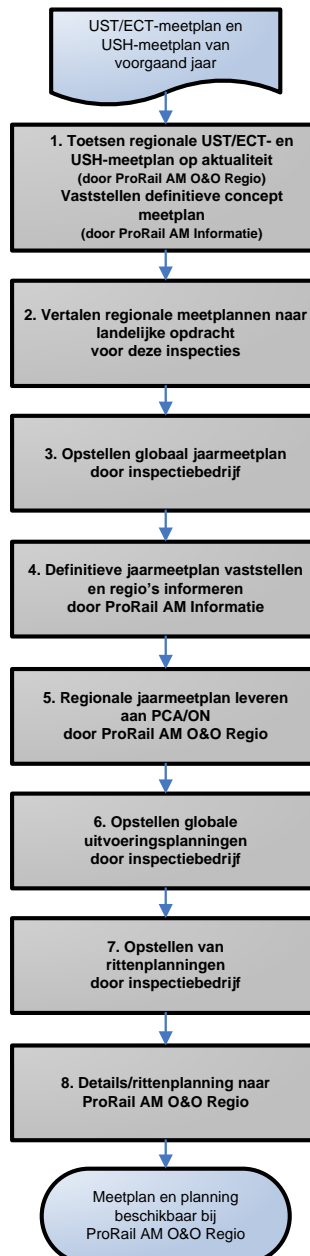
Aldus ontstaat:

- een UST/ECT-meetplan, voor de trein-inspecties van de sporen.
- een USH-meetplan, voor de handinspecties van wissels, kruisingen en brugovergangen.

Het samenstel van deze meetplannen wordt het *Jaarmeetpakket Ultrasoon* genoemd en gecontracteerd met een Inspectiebedrijf.

Voor de uitvoering wordt door het gecontracteerde Inspectiebedrijf een *UST/ECT- en een USH-Jaarplanning* gemaakt.

6.1.1 Stroomschema:



6.1.2 Toelichting op het stroomschema:

	Toelichting	Verantwoordelijke
1.	ProRail AM Informatie stelt in opdracht van ProRail AM O&O (Regio) het definitieve concept op van het meetplan op basis van het meetplan van voorgaand jaar. Dit meetplan wordt getoetst aan de nieuwe kaders, zoals meetfrequenties, nieuwe en/of vervallen infra, gewijzigd gebruik en aanvullende regionale wensen.	ProRail AM O&O (Regio) <i>Uitvoerend:</i> ProRail AM Informatie
2.	ProRail AM Informatie vertaalt de 4 regionale concept meetplannen naar meetpakketten <i>per product</i> waarin is opgenomen welke sporen en wissels in het desbetreffende jaar worden gemeten en hoe vaak dit wordt gedaan. De meetpakketten worden geleverd aan het inspectiebedrijf.	ProRail AM Informatie
3.	Het inspectiebedrijf maakt op basis van de door ProRail AM Informatie geleverde meetpakketten een globaal jaarmeetplan. Dit wordt aan ProRail AM Informatie toegeleverd.	Inspectiebedrijf
4.	Het definitieve jaarmeetplan wordt door ProRail AM Informatie ter beschikking gesteld aan ProRail AM O&O Regio.	ProRail AM Informatie
5.	Het definitieve meetplan wordt door ProRail AM O&O Regio ter kennisgeving ter beschikking gesteld aan de aannemers.	ProRail AM O&O (Regio)
6.	Het Inspectiebedrijf stelt voor uitvoering van het definitieve meetplan een jaarplanning op, waarin op hoofdlijnen (trajecten) aangegeven wordt, op welke dag deze geïnspecteerd zullen worden.	Inspectiebedrijf
7.	De detailplanningen (dagelijkse rittenplannen) worden door het inspectiebedrijf toegeleverd aan ProRail AM Informatie.	Inspectiebedrijf
8.	De detailplanningen worden door ProRail AM Informatie ter kennisgeving toegeleverd aan ProRail AM O&O Regio	ProRail AM Informatie

6.1.3 Tijdsplanning voor vaststellen de jaarplannen UST/ECT en USH

Activiteit	door	Uiterlijke datum voor jaarplan UST/ECT	Uiterlijke datum voor jaarplan USH
Bespreken van 0.8 versie Jaarmeetpakketten met ProRail AM O&O	ProRail AM Informatie	maand oktober van jaar X-2	1 november van jaar X-2
Aanlevering versie 1.0 van het Jaarmeetpakket aan opdrachtnemer	ProRail AM Informatie	1 november van jaar X-2	1 februari van jaar X-1
Eerste versie van de aangevraagde Jaarplanning van de meetritten gereed	opdrachtnemer	1 februari van jaar X-1	1 juni van jaar X-1

6.2 Voortgangsinformatie van het Jaarmeetpakket Ultrasoon

Gedurende het jaar van uitvoering kan de actuele voortgang/planning van het Jaarmeetpakket Ultrasoon geraadpleegd worden middels de sharepointsite van ProRail AM Informatie COP.

6.3 Rcf-inspectieplan in OPC

Op basis van de inspectiefrequenties voor oppervlakte defecten genoemd in de RLN00399 deel 1 worden de te inspecteren wissels/kruisingen/overlopen door OPC-onderhoudsaannemer vertaald naar een inspectieplan. Dit inspectieplan betreft de wissels en kruisingen, omdat de **sporen** op rcf geïnspecteerd worden met de ECT. Deze ECT-meting dekt niet alle sporen omdat met de trein vaak alleen metingen van doorgaande rijroutes mogelijk zijn.

Het rcf-inspectieplan voor de wissels & kruisingen van de OPC-onderhoudsaannemer moet daarom goed afgestemd worden op het ECT-jaarplan met betrekking tot de stukjes spoor rondom wissels (overlopen), om te voorkomen dat inspecties dubbel of niet gedaan worden.

ProRail AM Informatie maakt uiterlijk 9 maanden voorafgaand aan het jaar van uitvoering bij elke ProRail AM O&O Regio bekend welke sporen door de ust/ect op rcf geïnspecteerd zullen worden.

ProRail AM O&O Regio kan vervolgens hiermee zijn OPC-onderhoudsaannemer informeren, die daarop zijn rcf-inspectie voor wissels en kruisingen kan afstemmen.

Soms kunnen tussen planning en realisatiemoment nog kleine wijzigingen ontstaan door mutaties in de infra. Significante wijzigingen van het Jaarmeetpakket behoeven dan opnieuw een afstemming tussen ProRail AM O&O Regio en Onderhoudsaannemer.

6.4 Rcf-inspectieplan in PGO

De inspectiefrequenties voor oppervlakte defecten voor wissels/kruisingen/overlopen moeten door de PGO-aannemer in zijn FMECA worden geborgd.

Afstemming van dit inspectieplan met het plan dat door de ECT-geïnspecteerd wordt is noodzakelijk voor de stukjes spoor rondom wissels, om te voorkomen dat inspecties dubbel of niet gedaan worden.

ProRail AM Informatie maakt uiterlijk 1 maand voorafgaand aan het jaar van uitvoering bij elke ProRail AM O&O Regio bekend welke sporen door de ust/ect op rcf geïnspecteerd zullen worden.

ProRail AM O&O Regio kan vervolgens hiermee zijn PGO-onderhoudsaannemer informeren, die daarop zijn rcf-inspectie voor wissels en kruisingen kan afstemmen.

Soms kunnen tussen planning en realisatiemoment nog kleine wijzigingen ontstaan door mutaties in de infra. Significante wijzigingen van het Jaarmeetpakket behoeven dan opnieuw een afstemming tussen ProRail AM O&O Regio en Onderhoudsaannemer.

6.5 Afhandeling en registratie van een spoorstaafbreuk

Indien er een spoorstaafbreuk wordt vastgesteld dient de **PRC 00008-2** te worden gevolgd.

In de RLN00399- deel 1 staat aangegeven wanneer er sprake is van een spoorstaafbreuk.

Een spoorstaafbreuk wordt meestal gevonden door een seinstoring, een STS, tijdens een inspectie van de onderhoudsaannemer, een ush-inspectie, een ProRail-inspectie of door een melding van machinist ("klap" gevoeld).

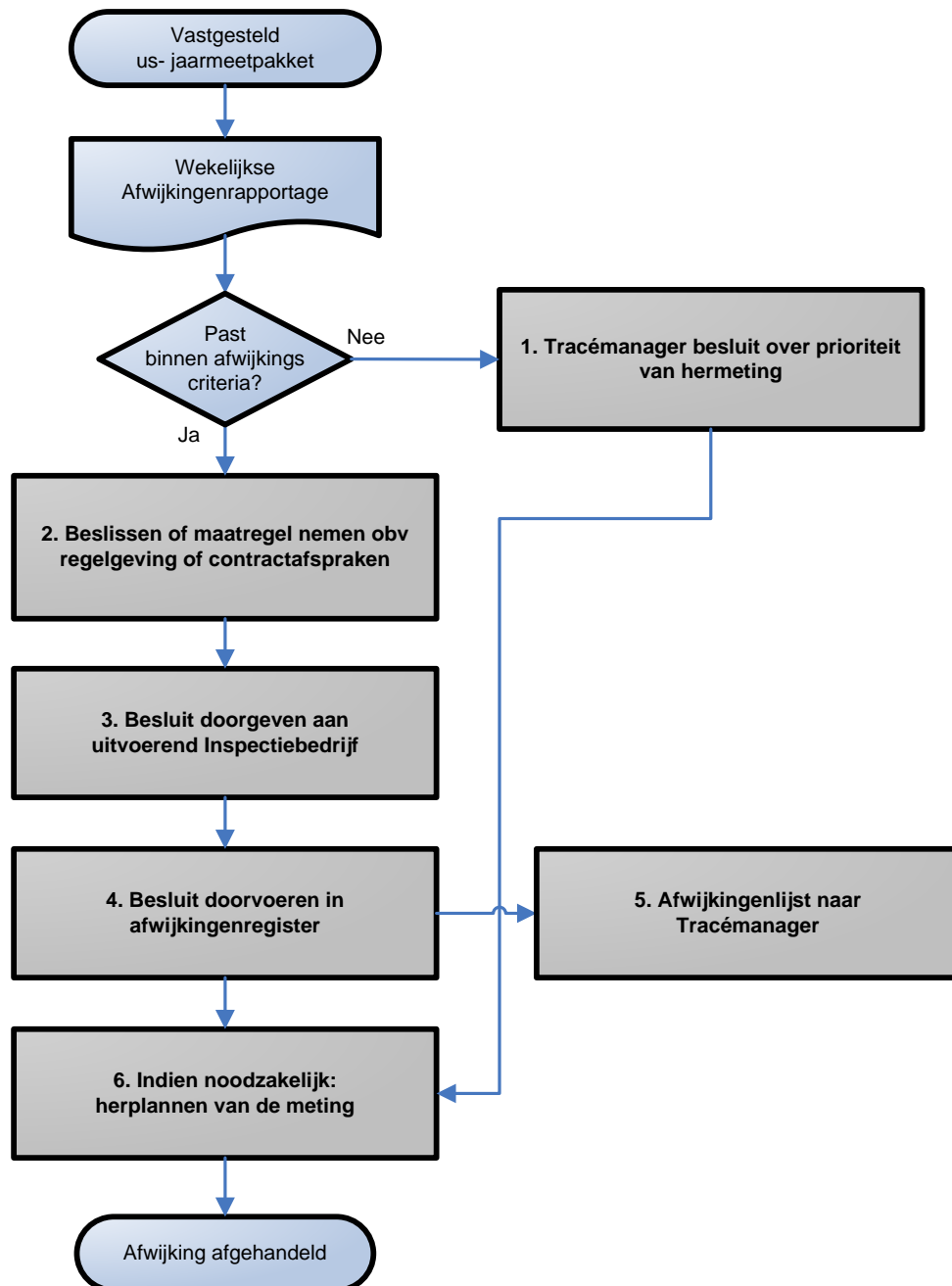
Een spoorstaafbreuk kan ook in een wisseldeel (bijv. een puntstuk, tong of kruisstuk) voorkomen.

6.6 Afwijkingen van UST/ECT- en USH- Jaarplan

Indien er zich tijdens het uitvoeren van de jaarplannen afwijkingen voordoen van het gecontracteerde plan, dan dienen deze gemeld te worden door het inspectiebedrijf aan ProRail AM Informatie.

ProRail AM Informatie zal dan, veelal in overleg met de desbetreffende regio, bepalen hoe de afwijking afgehandeld moet worden.

6.6.1 Stroomschema :



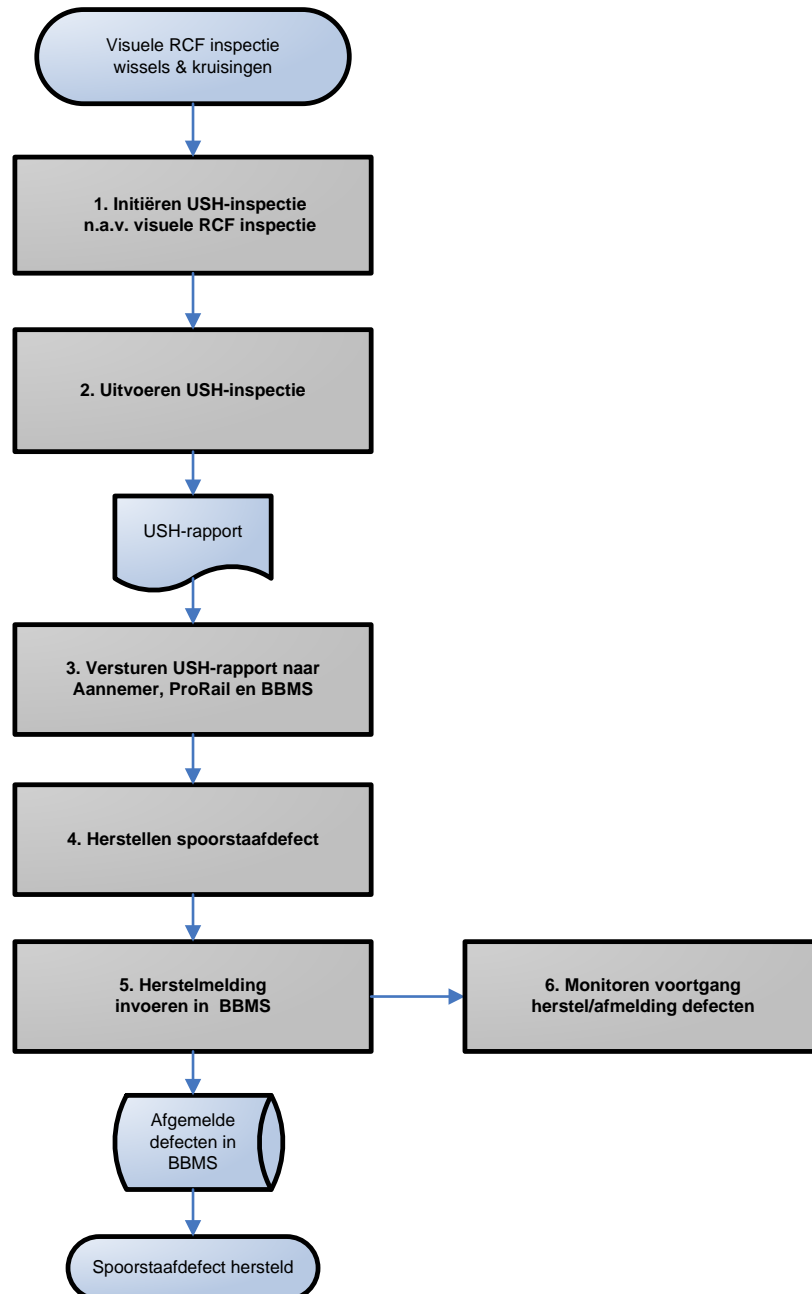
6.6.2 Toelichting op stroomschema

	Toelichting	Verantwoordelijke
1.	<p>ProRail AM informatie beoordeelt of de afwijkingen van de jaarmetplannen, die gemeld worden via de wekelijkse afwijgingsrapportage, toelaatbaar zijn binnen de gestelde criteria.</p> <p>Indien dit niet zo is, dan wordt de afwijking voorgelegd aan de desbetreffende Tracé manager van ProRail AM O&O regionaal.</p> <p>De Tracémanager besluit of er wel of niet met hoge prioriteit geïnspecteerd moet worden en geeft toestemming voor een BUTA indien het een ush-inspectie betreft of geeft prioriteit aan het inplannen van een UST-meetrit op korte termijn.</p>	<p>ProRail AM Informatie</p> <p>ProRail AM O&O Regio Tracémanager</p>
2.	<p>Indien de afwijking wel past binnen de contractueel afgesproken "werkstandaard inhaalcriteria", dan moet ProRail AM Informatie beslissen of er een maatregel moet worden genomen.</p> <p>De maatregel moet doorgegeven worden aan de desbetreffende Tracémanager.</p>	ProRail AM Informatie
3.	Het genomen besluit over een eventuele maatregel wordt door ProRail AM Informatie terug gemeld aan het Inspectiebedrijf.	ProRail AM Informatie
4.	Het genomen besluit over een eventuele maatregel wordt door ProRail AM Informatie vastgelegd in een afwijkingenregister.	ProRail AM Informatie
5.	De opgestelde afwijkingenlijst wordt door ProRail AM Informatie verstrekt aan de regionale manager O&O. Ter informatie doorgeven aan de betreffende tracé manager van O&O regionaal	ProRail AM Informatie
6.	Indien het besluit is genomen om opnieuw te inspecteren moet door het Inspectiebedrijf een nieuwe inspectie worden ingelegd.	Inspectiebedrijf

6.7 Ush-inspectie volgend uit de rcf-inspectie

Wissels & kruisingen en overlopen moeten jaarlijks visueel geïnspecteerd worden op oppervlakte defecten middels de zogenaamde rcf-inspectie. Deze visuele inspectie kan de trigger zijn om een ush-inspectie te laten uitvoeren.

6.7.1 Stroomschema



6.7.2 Toelichting op het stroomschema

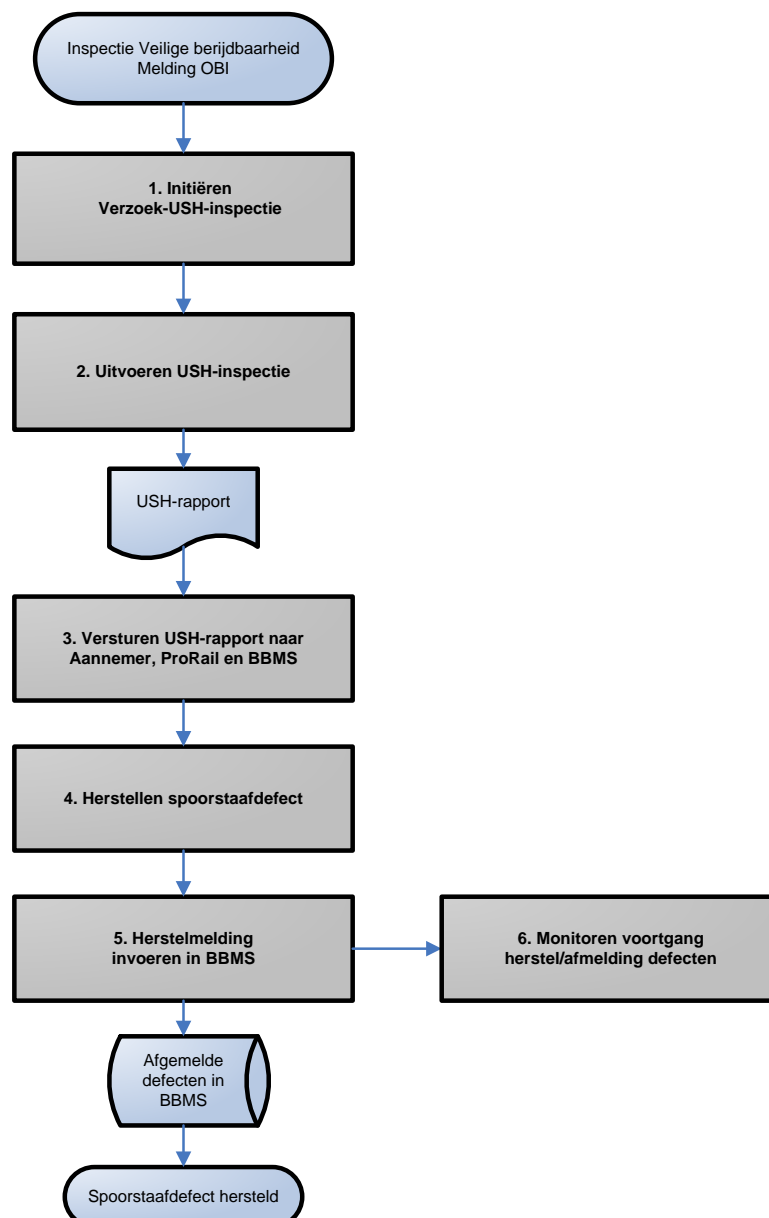
	Toelichting	Verantwoordelijke
1.	Naar aanleiding van de visuele rcf- inspectie van wissels & sporen wordt er door de onderhoudsaannemer een ush-inspectie geïnitieerd. Uitgangspunt voor de trigger vormen de normen in RLN00399 deel 1 Uitgangspunt voor de reactietijd vormen de normen in RLN00399 deel 1	Onderhoudsaannemer
2.	Door een ush-inspecteur wordt op de locatie een of meerdere ush-inspecties uitgevoerd. De ernst van het defect wordt vastgelegd in het ush-rapport conform RLN00399 deel 4. Het ush-rapport krijgt een uniek "R"-nummer.	Inspectiebedrijf
3.	Het ush-rapport wordt door het inspectiebedrijf verstrekt aan: <ul style="list-style-type: none"> • Onderhoudsaannemer • ProRail AM O&O regio • Ge-upload in BBMS • ProRail Informatie 	Inspectiebedrijf
4.	Het defect wordt door de aannemer binnen de daarvoor gestelde termijn hersteld.	Onderhoudsaannemer
5.	Na herstel van het defect wordt door de aannemer een herstelmelding gedaan door het laatste deel van het ush-rapport in te vullen. Het proces om dit aangevulde ush-rapport in BBMS te plaatsen moet nog met onderhoudsaannemers afgestemd worden.	Onderhoudsaannemer
6.	De tijdigheid en compleetheid van het herstel en van de afmelding van het defect wordt door ProRail AM O&O regio bewaakt.	ProRail AM O&O Regio
	Het ush-rapport, aangevuld met de herstelgegevens, blijft in BBMS, o.a. om dit eventueel bij latere defecten nog te kunnen raadplegen als onderhoudshistorie.	ProRail AM Informatie

6.8 Ush-inspectie volgend uit een Verzoek

Verzoeken voor een ush-inspectie ontstaan meestal door:

- Waargenomen mogelijke spoorstaafdefecten tijdens de inspectie veilige berijdbaarheid (IVB) of rcf-inspecties
- Waargenomen mogelijke spoorstaafdefecten tijdens functieherstel/onderhoudswerk
- Waargenomen mogelijke spoorstaafdefecten door ProRail inspecteurs
- Waargenomen mogelijke spoorstaafdefecten door IL&T inspecteurs
- Meldingen van bijv. machinisten /rangeerders ed.

6.8.1 Stroomschema



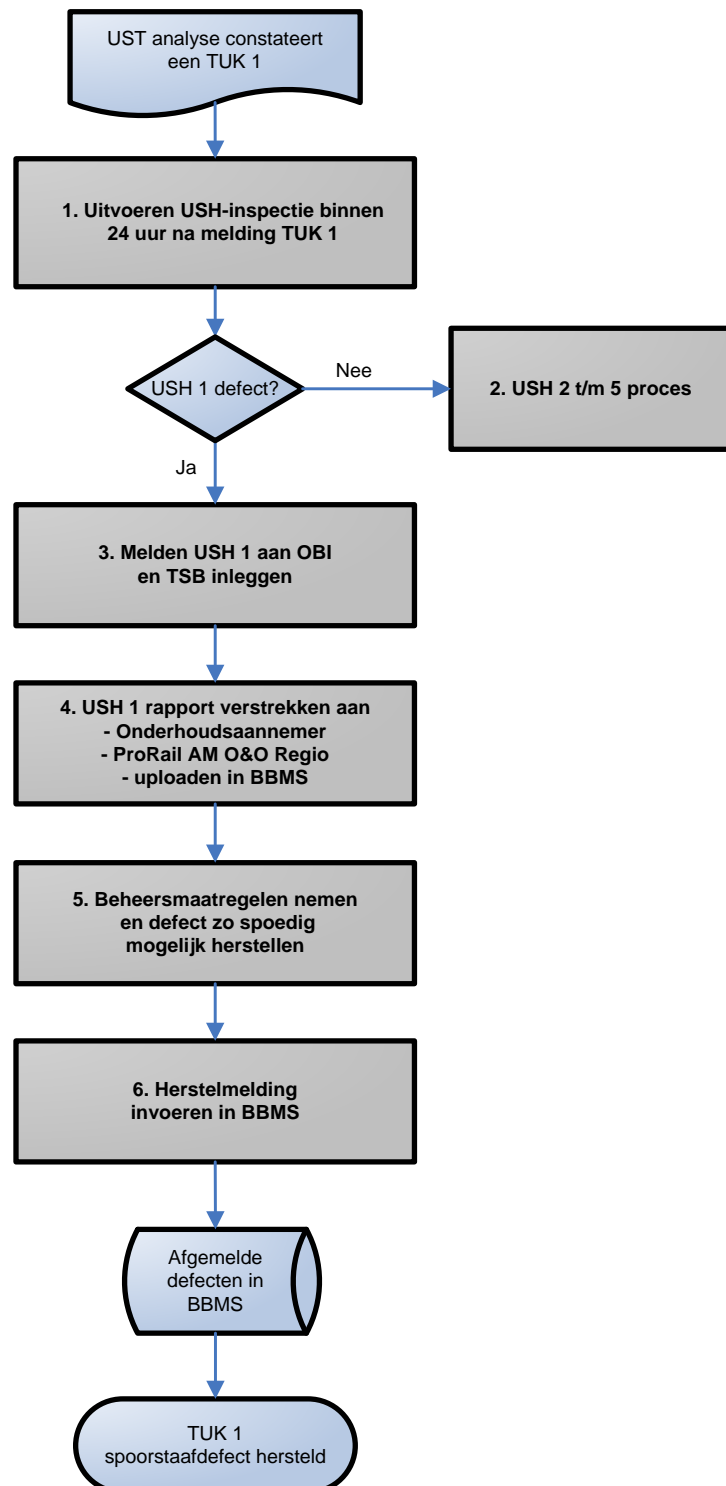
6.8.2 Toelichting op stroomschema

	Toelichting	Verantwoordelijke
1.	Naar aanleiding van de melding van een mogelijk spoorstaafdefect (vanuit het eigen onderhoudsbedrijf dan wel vanuit het OBI (Operationeel Besturingscentrum Infra) wordt er door de onderhoudsaannemer een ush-inspectie geïnitieerd. Uitgangspunt voor de trigger vormen de normen in RLN00399 deel 1	Onderhoudsaannemer
2.	Door een ush-inspecteur wordt op de locatie een of meerdere ush-inspecties uitgevoerd. De ernst van het defect wordt vastgelegd in het ush-rapport conform RLN00399 Het ush-rapport krijgt een uniek "V"-nummer.	Inspectiebedrijf
3.	Het ush-rapport wordt door het inspectiebedrijf verstrekt aan: <ul style="list-style-type: none"> • Onderhoudsaannemer • ProRail AM O&O regio • Ge-upload in BBMS • ProRail Informatie Indien het een USH5 is, is geen verder herstel noodzakelijk.	Inspectiebedrijf
4.	Bij USH1 t/m 4 wordt het defect door de aannemer binnen de daarvoor gestelde termijn hersteld.	Onderhoudsaannemer
5.	Na herstel van het defect wordt door de aannemer een herstelmelding gedaan door het laatste deel van het ush-rapport in te vullen. Het proces om dit aangevulde ush-rapport in BBMS te plaatsen moet nog met onderhoudsaannemers afgestemd worden.	Onderhoudsaannemer
6.	De tijdigheid en compleetheid van het herstel en van de afmelding van het defect wordt door ProRail AM O&O regio bewaakt.	ProRail AM O&O Regio
	Het ush-rapport, aangevuld met de herstelgegevens, blijft in BBMS, o.a. om dit eventueel bij latere defecten nog te kunnen raadplegen als onderhoudshistorie.	ProRail AM Informatie

6.9 Afhandeling TUK-1 suspect die als USH1 geclassificeerd wordt

Een bij de UST-inspectie vastgestelde TUK 1 (Treinurgentie klasse 1) betreft een suspect die hoogstwaarschijnlijk bij de ush-inspectie als een USH1 zal worden geclassificeerd en vormt daarom een hoog risico waarvoor een specifieke vervolgcacties noodzakelijk is.

6.9.1 Stroomschema:



6.9.2 Toelichting op het stroomschema

	Toelichting	Verantwoordelijke
1.	<p>Indien bij de analyse van de UST-inspectiedata een TUK-1 wordt vastgesteld, dan dient er binnen 24 uur een ush-inspectie te worden uitgevoerd door het inspectiebedrijf.</p> <p>Om in control te zijn en tevens geen onnodige treinhinder te veroorzaken is de logistieke afhandeling van de TUK-1 sinds medio 2014 opgenomen in het <i>ProRail Handboek Storingsmanagement</i>.</p>	Inspectiebedrijf
2.	Indien bij de ush-inspectie het geïnspecteerde defect wordt geclassificeerd als een USH2, 3, 4 of 5 dan moet het defect hersteld worden volgens de hiervoor geldende termijnen.	Onderhoudsaannemer
3.	<p>Indien bij de ush-inspectie het geïnspecteerde defect wordt geclassificeerd als een USH1 dan dient dit gemeld te worden bij het ProRail OBI/OCCR en de noodzakelijke TSB worden ingelegd.</p> <p>Het ush-rapport wordt verstrekt aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De Onderhoudsaannemer • ProRail AM O&O Regio • Ge-upload in BBMS • ProRail Informatie 	Inspectiebedrijf
4.	Het ProRail OBI informeert de betreffende aannemer over het te herstellen spoorstaafdefect	ProRail OBI
5.	De Onderhoudsaannemer herstelt het defect	Onderhoudsaannemer
6.	<p>Na herstel van het defect wordt door de aannemer een herstelmelding gedaan door het laatste deel van het ush-rapport in te vullen.</p> <p>Het proces om dit aangevulde ush-rapport in BBMS te plaatsen moet nog met onderhoudsaannemers afgestemd worden.</p>	Onderhoudsaannemer

6.10 Administratieve afhandeling van correcties op ush-rapporten

Het komt voor dat er vragen en/of correcties omtrent ush-rapporten zijn.

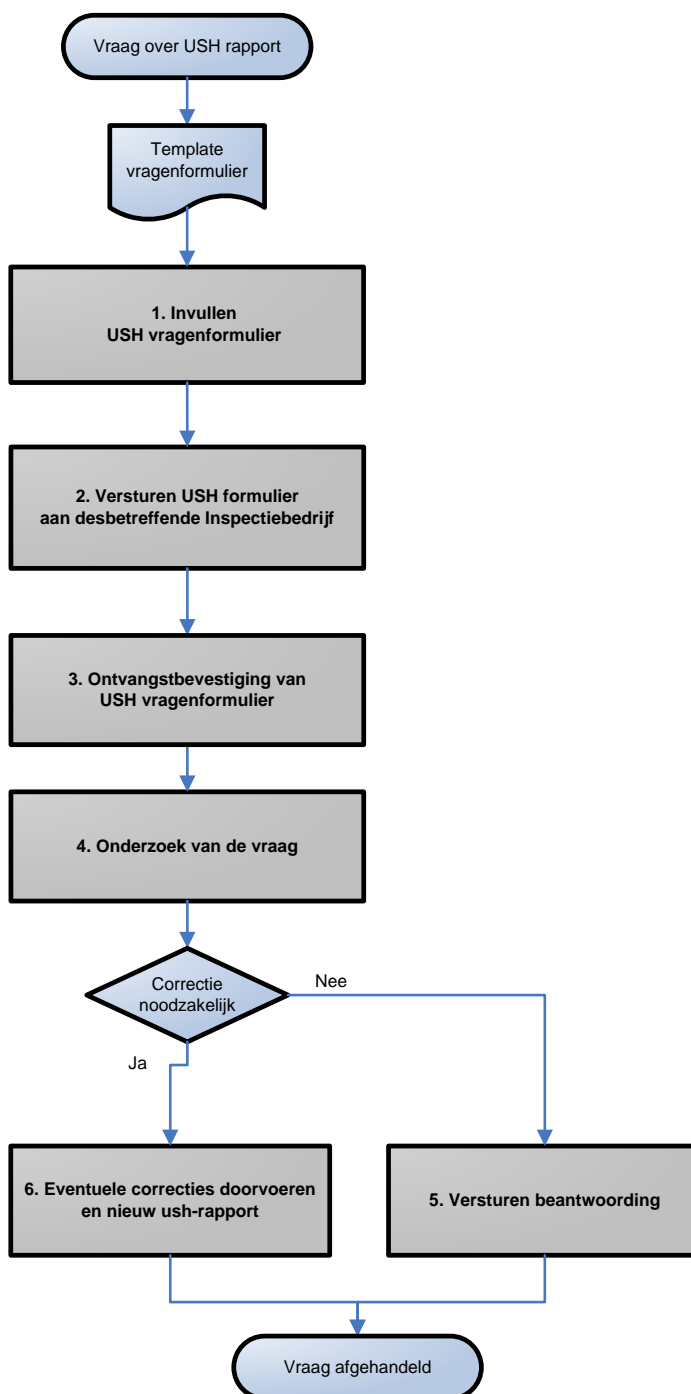
Deze kunnen middels een vragenformulier bij het desbetreffende NDO-inspectiebedrijf kenbaar worden gemaakt.

Het NDO-inspectiebedrijf zal hier dan onderzoek naar doen en eventuele correcties doorvoeren.

Het rapportnummer wordt dan voorzien van een C.

Indien nogmaals een correctie nodig is wordt op het rapport achter de C een volgnummer toegevoegd.

6.10.1 Stroomschema:



6.10.2 Toelichting op het stroomschema

	Toelichting	Verantwoordelijke
1.	Indien er vragen zijn of verbeteringen over een bepaald ush-rapport dan kunnen deze vragen aan het desbetreffende inspectiebedrijf kenbaar worden gemaakt middels een daarvoor beschikbaar vragenformulier. Dit formulier is opvraagbaar bij het desbetreffende inspectiebedrijf.	Onderhoudsaannemer Inspectiebedrijf
2.	Het ingevulde vragenformulier wordt door de vragensteller opgestuurd naar het desbetreffende inspectiebedrijf	Opdrachtgever van de desbetreffende ush-inspectie
3.	Het inspectiebedrijf bevestigt de ontvangst van het vragenformulier aan de vragensteller. Het inspectiebedrijf geeft (op werkdagen) binnen 48 uur een reactie.	Inspectiebedrijf
4.	Het inspectiebedrijf voert een onderzoek uit waarin antwoorden op de gestelde vragen worden gezocht.	Inspectiebedrijf
5.	Indien geen correctie noodzakelijk blijkt, informeert het inspectiebedrijf de betreffende vragensteller en contractbeheerder en geeft een toelichting waarom geen correctie noodzakelijk wordt gevonden.	Inspectiebedrijf
6.	Indien wel een correctie noodzakelijk blijkt te zijn, wordt het desbetreffende ush-rapport door het inspectiebedrijf gecorrigeerd en voorzien van een "C". Indien het een USH2 rapport betreft moet dit uiterlijk 72 uur na ontvangst van het rapport gerealiseerd zijn. Indien het een USH3 t/m 5 rapport betreft moet dit uiterlijk 120 uur na ontvangst van het rapport gerealiseerd zijn. Het gecorrigeerde rapport wordt verstrekt aan : <ul style="list-style-type: none"> • Desbetreffende onderhoudsaannemer • ProRail AM O&O Regio • Ge-upload in BBMS • ProRail Informatie 	Inspectiebedrijf