

ProRail

Programmaplan Preventie Spoorsuicide

ProRail Programmaplan Preventie Spoorsuicide 2010 - 2015

Van ProRail

Kenmerk EDMS 2359269

Versie 0.4

Datum 30 maart 2010

Bestand EDMS-#2359269-v4-Programmaplan_Preventie_Spoorsuicide_2010_-_2015

Status Definitief

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Stand van zaken spoor-suicide tot 2010	4
3	Aanpak Programma Preventie Spoor-suicide	7
3.1	Monitoren en analyseren van maatregelen en trends	7
3.2	Fysieke maatregelen	7
3.3	Kennisontwikkeling	8
3.4	Toezicht	9
3.5	Afhandeling	9
3.6	Communicatie	9
4	Effectiviteit van maatregelen	10
5	Kosten	11
5.1	Kosten Programmaplan Spoor-suicide	11
5.2	Kosten regulier programma in het kader van derdenstoringen	11
6	Programmaplanning	12
7	Programma Organisatie	14
7.1	Intern	14
7.2	Extern	14
8	Evaluatie en rapportage	14
8.1	Periodieke evaluatie	14
8.2	Rapportage	14

1 Inleiding

Spoorsuicide staat politiek-maatschappelijk sterk in de belangstelling. De Minister van VWS heeft een 'Beleidsagenda Suïcidepreventie' opgesteld. Deze Beleidsagenda Suïcidepreventie heeft als doelstelling een verdere reductie van het aantal suïcides en andere vormen van suïcidaliteit door de preventie en behandeling van psychische stoornissen en het voorkomen van risicofactoren. Daarin krijgt ook preventie van spoorsuicide aandacht.

In 2010 wordt de Derde Kadernota Railveiligheid vastgesteld. De Derde Kadernota Railveiligheid behandelt de veiligheid van het spoor. Spoorsuicide is hierin als apart onderwerp opgenomen.

Ook in het buitenland krijgt de reductie van spoorsuicide steeds meer aandacht. Binnen de European Railway Agency (ERA) is een voorstel in ontwikkeling voor internationaal onderzoek naar achterliggende oorzaken van, en mogelijke mitigerende maatregelen tegen spoorsuicide.

De meeste dodelijke slachtoffers in het railvervoer vallen door spoorsuicide. Suïcide op het spoor in Nederland t.o.v. de ons omringende landen maakt een relatief groot deel uit van het totaal aantal suïcides (zie hieronder bij 'Enkele cijfers').

Suïcides op het spoor hebben een grote impact. Spoorsuicide veroorzaakt leed bij nabestaanden en direct betrokkenen (machinisten en conducteurs) en veroorzaakt een ernstige verstoring van de reguliere treinloop. Een baanvak is na een suïcide gemiddeld 145 minuten gestremd.

Spoorsuicide wordt mede daarom door ProRail als top risico gezien.

Gegeven de politieke prioriteit¹ is door V&W aan ProRail gevraagd een programmaplan voor de preventie van spoorsuicide op te stellen.

Dit past ook bij de hoge ambities van ProRail zelf ten aanzien van veiligheid, klantwaardering en beschikbaarheid.

Het voorliggende programmaplan bevat niet uitsluitend nieuwe activiteiten.

Binnen het kader van het programma 'derdenstoringen'² zijn al de nodige maatregelen uitgevoerd, die ook bijdragen aan suïcidepreventie.

Beoogd wordt echter door verbijzondering van het onderwerp, waarbij alle afzonderlijke activiteiten worden gebundeld in één programma, spoorsuicide gericht en meer in onderlinge samenhang aan te pakken. Nagestreefd wordt het geheel meer dan de som der delen te laten zijn.

Met dit Programmaplan Preventie Spoorsuicide beschrijft ProRail de aanpak voor de preventie van spoorsuicide voor de periode 2010-2015.

¹ Zie o.a. Het Beleidsadvies 'Verminderen van suïcidaliteit' van het Trimbosinstituut (2007), Kaderdocument 'Nationaal Actieplan Suïcidepreventie' van de Ivonne van de Ven Stichting (2007), notitie 'De noodkreet gehoord' van de CU (2007), desbetreffende Kamermotie Voordewind, Standpunt Minister van VWS op deze adviezen en motie, mede namens Ministers van Jeugd en Gezin en Justitie (2008), in het AO van 10 sept. 2009 heeft de Minister toegezegd de Tweede Kamer te zullen informeren over mogelijke additionele maatregelen ter vermindering van het aantal zelfmoorden op het spoor.

² Binnen dit aandachtsgebied vallen storingen door weersomstandigheden, spoorlopers en vee op de spoorbaan, vandalisme en andere exogene factoren.

ProRail

ProRail heeft met het programmaplan 2010-2015 de volgende doelstellingen (zie ook hoofdstuk 4):

- Terugdringen van het aandeel spoor-suïcides in het totaal aantal suïcides in Nederland;
- ProRail vervult een voortrekkersrol bij de ontwikkeling van activiteiten en maatregelen in het kader van preventie spoor-suïcide;
- Reductie van maatschappelijke 'schade' veroorzaakt door spoor-suïcide.

Leeswijzer:

- In Hoofdstuk 2 vindt u de stand van zaken spoor-suïcide tot 2010.
- Hoofdstuk 3 beschrijft de aanpak en structuur van het Programmaplan.
- Hoofdstuk 4 schetst een voorbehoud t.a.v. de effectiviteit van maatregelen in relatie tot de realiteit van de ambitie
- Hoofdstuk 5 geeft een kostenoverzicht voor het Programmaplan.
- In hoofdstuk 6 wordt de programmaplaning behandeld.
- De programma organisatie is schematisch weergegeven in hoofdstuk 7.
- Ten slotte wordt in hoofdstuk 8 de evaluatie en rapportage besproken.

2 Stand van zaken spoor-suïcide tot 2010

Het aantal spoor-suïcides is in de periode 2000-2009 nagenoeg constant gebleven. Zie onderstaande tabel.

Overzicht spoor-suïcides 2000-2009

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Suïcide overweg - geslaagd					56	53	38	43	35	46
Suïcide perron/station - geslaagd					31	37	41	29	18	31
Suïcide vrije baan - geslaagd					83	94	112	122	111	123
Totaal zelfdodingen geslaagd	184	198	179	175	170	184	191	194	164	200
Totaal pogingen mislukt					17	18	29	25	17	19

(bron: ProRail)

ProRail

In 2005 is binnen het kader van een samenwerkingsverband met de Ivonne van de Ven Stichting, de NS, de VU Amsterdam en de GGZ Eindhoven, een pilot 'Suicidepreventie op het spoor' gestart. In deze pilot zijn op enkele risicolocaties specifieke maatregelen toegepast. Het genoemde samenwerkingsverband is als zodanig niet meer actief.

Voorbeeld

Locatie Eindhoven, Groote Beek/ Anthony Fokkerweg

- *Maatregelen: kaalslag, afscherming. afsluiten overweg en overleg met instelling geestelijke gezondheidszorg*
- *Voorheen 1-6 doden per jaar gemiddeld 3.6 per jaar, reductie naar 0, 6*
- *Verschuiving naar Eindhoven, Beukenlaan van 0,55 per jaar*

Uit dit voorbeeld komt naar voren dat ondanks dat een verschuiving plaats vindt, er toch een reductie kan worden bereikt. Uiteraard is de relatie tussen de acties en het resultaat nog niet hard: vele factoren hebben immers invloed op spoor-suicide.

Iedere risicolocatie kent specifieke kenmerken waardoor dit resultaat niet zonder meer 'doorvertaald' kan worden naar andere risicolocaties. Overwegen zijn bijvoorbeeld moeilijk af te sluiten en blijven dan toegang tot de baan verschaffen.

Deze pilot heeft aangetoond dat met een gerichte aanpak resultaten zijn te behalen.

Na 2007 zijn op een dertigtal locaties, door ProRail, in het kader van het programma "Derdenstoringen", hekwerken geplaatst. Daarnaast zijn op een beperkt aantal locaties camera's en verlichting aangebracht.

Een uitvoerige evaluatie van de effecten van deze maatregelen op de preventie van spoor-suicide, is nog niet afgerond.

Nog enkele cijfers

- Het jaarlijks aantal suicides op het spoor in Nederland schommelt rond de 185.
- In 2009 is het hoogste aantal suicides sinds jaren bereikt: 200
- Het totaal aantal suicides neemt in Nederland af. Dit maakt dat het aandeel spoor-suicide procentueel (nu ca. 12%) daarvan juist toeneemt. Dit percentage is relatief hoog in vergelijking met andere landen: Duitsland 0,8%, Engeland 2,8%, Zweden 6,2%, Japan 6,3%.
- Risicolocaties worden geduid aan de hand van de volgende definitie; meerdere voorvallen binnen 500 meter binnen 3 jaar.
- Van het totale aantal suicides op het spoor vindt 48 % plaats binnen 100 meter van een overweg, 25 % binnen 100 meter van een perron en 11 % binnen 100 meter van een viaduct over het spoor.
- Jaarlijks leidt spoor-suicide tot 500 uur niet-beschikbaarheid bij een gemiddelde 'hersteltijd' van 145 minuten.

Complicerende factor is dat spoor-suicide een wijdverspreid probleem is. De voorspelbaarheid van spoor-suicide is beperkt. Daarbij komt dat bij suicide menselijke factoren en gedrag een belangrijke rol spelen.

Het verkrijgen van meer inzicht d.m.v. kennisontwikkeling, kennisdeling, het uitvoeren van pilots, evaluaties en analyses in samenwerking met verschillende partijen vormt dan ook een belangrijk onderdeel van voorliggend programmaplan.

ProRail

Conclusies stand van zaken

Het jaarlijks aantal spoor-suïcides is de laatste jaren min of meer stabiel terwijl het aantal suïcides in Nederland is afgenomen. De generieke maatregelen die ProRail de afgelopen jaren heeft getroffen in het kader van het programma derdenstoringen genereren voornamelijk te weinig zichtbaar effect. Het terugdringen van het aantal spoor-suïcides c.q. aandeel van het aantal spoor-suïcides in het totaal aantal suïcides in Nederland vergt derhalve een extra inspanning.

De resultaten van in het verleden uitgevoerde pilotprojecten geven aanknopingspunten om te veronderstellen dat met locatiespecifieke inzet van fysieke maatregelen veiligheidswinst geboekt kan worden. De focus van het onderzoek en implementatie van (fysieke) maatregelen dient te liggen op het voorkomen van suïcides nabij overwegen, stations en kruisende viaducten.

3 Aanpak Programma Preventie Spoorsuicide

Binnen een verbijzonderde en geïntensiveerde aanpak van preventie van spoorsuicide voorziet ProRail binnen het Programmaplan een zestal deelprojecten. Deze deelprojecten staan hieronder uitgewerkt.

3.1 Monitoren en analyseren van maatregelen en trends

ProRail wil meer inzicht verkrijgen, door middel van het monitoren en analyseren, in trends, oorzaken, risicolocaties en omgevingsfactoren van spoorsuicides. Bij de uitvoer van activiteiten en preventieve maatregelen kunnen op basis daarvan de meest passende activiteiten en maatregelen worden getroffen. Deze activiteiten en maatregelen moeten worden beoordeeld op effectiviteit.

ProRail gaat ook meer pilots uitvoeren met innovatieve maatregelen, zoals camera's, schrikverlichting op risicolocaties en praatpalen op perrons. Op basis daarvan wordt de effectiviteit van de maatregelen gemeten.

Betrokken partijen: ProRail, vervoerders, KLPD, IVW, kennisinstituten

Activiteiten: Spoorsuicide of poging daartoe opnemen in dashboard veiligheid
Verbeteren registratie
Afspraken maken over uitwisseling van gegevens met betrokken partijen (met NSR en IVW zijn inmiddels afspraken gemaakt over uitwisseling van gegevens)
Analyse suïcidegegevens
Analyse pilotprojecten

3.2 Fysieke maatregelen

ProRail gaat de huidige inspanningen, ter voorkoming van spoorsuicide door het aanbrengen van fysieke maatregelen, intensiveren en optimaliseren. ProRail gaat daarmee de plaatsing van hekwerken, verlichting en camera's op risicolocaties, gericht uitbreiden en de instandhouding aanhalen.

Onderzoek en beproeving innovatieve maatregelen

ProRail gaat, zoals genoemd, ook innovatieve maatregelen treffen. Bij de uitvoering van deze pilotprojecten zal nauw worden samengewerkt met kennispartijen zoals 113-online.

Wanneer blijkt dat deze innovatieve maatregelen effect sorteren worden deze vervolgens landelijke uitgerold.

Identificatie en aanpak risicolocaties

De inventarisatie van maatregelen op als zodanig aan te merken risicolocaties gaat binnen het programma versneld plaatsvinden. Voor één van de vier ProRail regio's heeft een dergelijke inventarisatie reeds plaatsgevonden. Voor de overige regio's is deze inventarisatie gaande. Uitvoering van maatregelen op dergelijke locaties wordt binnen het programmaplan uitgevoerd.

ProRail wil acuut maatregelen treffen op locaties waar een veiligheidsprobleem ontstaat. Op sommige locaties doen zich binnen een jaar enkele dodelijke ongevallen voor. Hiervoor is versneld actie nodig. Spoorsuicide krijgt hiervoor de juiste prioriteit binnen de prioriteitenmatrix van ProRail.

ProRail

Activiteiten: Bepalen van maatregelen op risicolocaties
Aanbrengen fysieke maatregelen op risicolocaties
Onderzoek effectiviteit innovatieve toepassingen zoals lichttoepassing, geluidtoepassing, detectie
Uitvoering en evaluatie van pilotprojecten
Versnelde toepassing van maatregelen op acute risicolocaties, zoals kaalslag, hekken, camera's en licht.
Versnelde uitrol van innovatieve toepassingen voor zover effectiviteit is gebleken
Gerichte surveillance door BOA's en beveiligingsdiensten
Contact met locale GGZ instellingen

Betrokken partijen: ProRail, vervoerders, KLPD, GGZ instellingen

3.3 Kennisontwikkeling

ProRail wil in het kader van kennisontwikkeling een centrale, stimulerende en dienstverlenende rol spelen.

Er wordt hierbij aangesloten bij de al bestaande en lopende initiatieven. ProRail neemt daarbij ook het voortouw voor nieuwe initiatieven.

Nationaal

Betrokken partijen: ProRail, NS, Ministerie VWS, Ministerie V&W, Trimbos instituut, GGZ, Wetenschap, Ivonne van der Ven Stichting

Activiteiten: Faciliteren wetenschappelijk onderzoek
ProRail stelt database beschikbaar voor onderzoek
Aansluiting bij 113-online
Bevorderen kennisuitwisseling (bijdragen aan kenniscongres)

Internationaal

Betrokken partijen: European Railway Agency (ERA), internationale vervoerders en spoorbeheerders, samenwerkingsverband met een al bestaand internationaal onderzoekteam

Activiteiten: Aansluiten bij Europees onderzoek
Samenwerken met een reeds bestaand internationaal onderzoekteam
Bevorderen kennisuitwisseling o.m. door mede organiseren internationaal kenniscongres

ProRail

3.4 Toezicht

ProRail wil de kans om onopgemerkt het spoor te betreden, ook door middel van toezicht, verkleinen. Dit toezicht wordt uitgevoerd door BOA's, lokale politie, KLPD en perronpersoneel. ProRail heeft 50 BOA's in dienst. Deze BOA's zijn getraind in het herkennen van suïcidaal gedrag en hebben een handhavende taak.

Betrokken partijen: ProRail, NS, KLPD, kennisinstututen

Activiteiten: Voortzetten van de opleiding en training van personeel voor het herkennen van suïcidaal gedrag
Uitbreiden van opleiding en training voor personeel betrokken partijen, bijvoorbeeld NS

3.5 Afhandeling

Spoorsuicide, is ondanks het nemen van preventieve maatregelen niet uit te sluiten. Wanneer een verstoring optreedt, is het zaak dat het treinverkeer hier zo min mogelijk last van ondervindt.

ProRail, de vervoerders en de overheidshulpdiensten bereiden zich daarom voor op veiligheidsincidenten. Bij de afhandeling van incidenten spelen de overheidshulpdiensten een belangrijke rol.

De samenwerking van ProRail, vervoerders en de overheidshulpdiensten bij het treffen van repressieve maatregelen is geborgd in het Calamiteiten Plan Rail en de Trein Incident Managementplannen (TIM).

ProRail wil, in samenwerking met betrokken partijen, de afhandeling van een incident en daarmee het weer beschikbaar krijgen van het spoor versnellen.

Betrokken partijen: KLPD, Openbaar Ministerie, hulpdiensten, IVW, ProRail, vervoerders en begrafenisondernemers.

Activiteiten: Nadere afspraken maken met betrokken partijen over afhandeling spoorsuicide

3.6 Communicatie

Ontwikkelen van een communicatiestrategie, nog nader uit te werken.

Betrokken partijen: GGZ Nederland, 113 online, NS, vervoerders, NVVE (Nederlandse Vereniging voor een Vrijwillig Levens einde)

Activiteiten: Nog nader uit te werken

4 Effectiviteit van maatregelen

Spoorsuicide, is een moeilijk grijpbaar fenomeen. Opvallend is dat het aandeel spoorsuicide binnen de totale problematiek van suicide in Nederland een relatief groot aandeel uitmaakt in vergelijking met de ons omringende landen. Daarnaast kan worden opgemerkt dat het aantal suicides in het algemeen afneemt, maar dat dat niet geldt voor spoorsuicides. Voorts is in het voorgaande al aangegeven dat de generieke maatregelen die ProRail de afgelopen jaren heeft getroffen in het kader van het programma derdenstoringen vooralsnog te weinig zichtbaar effect lijken te genereren. De resultaten van in het verleden uitgevoerde pilotprojecten geven aanknopingspunten om te veronderstellen dat met locatiespecifieke inzet van specifieke maatregelen veiligheidswinst geboekt kan worden. Het is echter wenselijk op basis van nader onderzoek een beter inzicht te krijgen in de te verwachten effectiviteit van maatregelen. Het is daarom dat een tussentijds evaluatiemoment in het programma wordt voorzien per eind 2011. Dan dient te worden vastgesteld of voldoende inzicht bestaat in de factoren die van invloed zijn op spoorsuicide en in de mate waarin die factoren zijn te beïnvloeden.

Pas daarna zal worden besloten of de extra activiteiten (bovenop de lopende activiteiten in het kader van 'derdenstoringen') zullen worden voortgezet dan wel of anderszins een bijstelling nodig is.

In 2010 en 2011 zal dan ook met name ingezet worden op:

- Evaluatie en effectanalyse van eerdere maatregelen en pilot projecten
- Verbeteren registratie en monitoring
- Kennisontwikkeling en – deling (nationaal en internationaal)
- Uitvoeren onderzoek

Doel

Er wordt vooralsnog geen hard, concreet kwantitatief doel gesteld. Eerder uitgevoerde specifiek toegesneden pilots hebben resultaten laten zien, maar in algemene zin is de aantoonbaarheid van de relatie tussen gepleegde inspanningen en resultaten nog te gering. Met het opstellen en uitvoeren van een programma wordt derhalve een inspanningsverplichting aangegaan. De Minister van VWS heeft het streven geformuleerd om de komende jaren een jaarlijkse reductie van het totaal aantal suicides in Nederland van 5% te bereiken. In het interne ProRail 'Jaarplan Veiligheid & Milieu 2010' is dit streven overgenomen. Voor de reductie van het aantal suicides op het spoor houdt dit een ambitie in van 180 in 2010 naar ca. 140 in 2014. Of die ambitie realistisch is zal gedurende de uitvoering van het programma getoetst worden.

5 Kosten

5.1 Kosten Programmaplan Spoorsuicide

Voor de uitvoering van de extra inspanningen ter preventie van spoorsuicides zijn de volgende kosten voorzien.

Voorbehoud t.a.v. de meerjarenreeks is daarbij dat afhankelijk van de uitkomsten van de evaluatie eind 2011 deze mogelijk moet worden bijgesteld.

Omschrijving *)	2011	2012	2013	2014	2015
Programmaorganisatie	160	160	160	160	160
Fysieke maatregelen	**)	3000	3000	3000	3000
Kennisontwikkeling	300	100	100	100	100
Toezicht	100	100	100	100	100
Communicatie	50	250	100	100	100
Versnelde aanpak + pilots	200	200	200	200	200
Totaal	810	3810	3660	3660	3660

(Bedragen x € 1000,-)

*) Zie voor activiteiten, vallend onder deze programma-onderdelen par. 3.1 t/m 3.6

***) Lopende en reeds geplande activiteiten; geen extra fysieke maatregelen.

5.2 Kosten regulier programma in het kader van derdenstoringen

Naast het programma voor spoorsuicide besteedt ProRail, aan grootschalig onderhoud en vernieuwing van hekwerken ter afscherming van de spoorbaan, ca. € 8,0 mio 2010.

Hieronder wordt verstaan: compleet vernieuwen afrastering, nieuw plaatsen en groot onderhoud aan afrastering.

ProRail besteedt op jaarbasis aan klein onderhoud aan hekwerken ca. € 1,3 mio.

Hieronder valt: inspectie, kleinschalig herstel, instandhouding en onderhoud van afrastering.

6 Programmaplaning

Programmaonderdeel/ deelproject	Betrokken partijen	Activiteiten (onder voorbehoud; zie ook hoofdst. 4)	Jaar aanvang	Eind
Programma		<ul style="list-style-type: none"> Inrichten programmaorganisatie Uitwerken deelplannen Vorbereiden uitvoer 	<ul style="list-style-type: none"> Q2 2010 Q2/Q3 2010 Q3/Q4 2010 	
Registratie	ProRail, IVW, KLPD, vervoerders	<ul style="list-style-type: none"> Uitbouwen database Afspraken maken met betrokken partijen 	<ul style="list-style-type: none"> Q2 2010 Q2 2010 	
Monitoren en analyse trends	ProRail	<ul style="list-style-type: none"> Opzetten methode van analyse Analyse eerdere pilotprojecten 	<ul style="list-style-type: none"> Q2/Q3 2010 	
Treffen fysieke maatregelen	ProRail	<ul style="list-style-type: none"> Inventariseren van maatregelen op risicolocaties Aanbrengen fysieke maatregelen op risicolocaties Uitvoer van pilotprojecten 	<ul style="list-style-type: none"> Q2 2010 2011 2011 	<ul style="list-style-type: none"> 2014 2014
Kennisontwikkeling Nationaal	ProRail, Ministerie VWS, Ministerie V&W, Trimbosinstituut, GGZ, Wetenschap, Yvonne van der Ven Stichting	<ul style="list-style-type: none"> Faciliteren wetenschappelijk onderzoek ProRail stelt database beschikbaar voor onderzoek Aansluiting bij 113-online Bevorderen kennisuitwisseling o.m. door mede organiseren kenniscongres 	<ul style="list-style-type: none"> 2010/2011 2010/2011 2010 2010/2011 	
Kennisontwikkeling Internationaal	ERA, int. Vervoerders en beheerders	<ul style="list-style-type: none"> Faciliteren Europees onderzoek Samenwerken met een reeds bestaand internationaal onderzoekteam Bevorderen kennisuitwisseling o.m. door mede organiseren internationaal kenniscongres 	<ul style="list-style-type: none"> 2011 2011 	
Toezicht	ProRail, vervoerders, KLPD	<ul style="list-style-type: none"> Voortzetten van de opleiding en training van personeel voor het herkennen van suïcidaal gedrag Uitbreiden van opleiding en training voor personeel betrokken partijen, bijvoorbeeld NS 	<ul style="list-style-type: none"> 2011 2011 	<ul style="list-style-type: none"> 2014
Afhandeling	KLPD, Openbaar Ministerie, hulpdiensten, IVW, ProRail, vervoerders en begrafenisondernemers	<ul style="list-style-type: none"> Nadere afspraken maken met betrokken partijen over afhandeling spoor-suicide 	<ul style="list-style-type: none"> 2011 	

ProRail

Programmaonderdeel/ deelproject	Betrokken partijen	Activiteiten (onder voorbehoud)	Jaar aanvang	Eind
Communicatie	ProRail	<ul style="list-style-type: none"> • Ontwikkeling communicatie strategie 	<ul style="list-style-type: none"> • Q2/Q3 2010 	<ul style="list-style-type: none"> • 2011
Versnelde aanpak	ProRail, NS, vervoerders, KLPD	<ul style="list-style-type: none"> • Versnelde toepassing van maatregelen op acute risicolocaties, zoals kaalslag, hekken, camera's en licht • Versnelde uitrol van innovatieve toepassingen, zoals lichttoepassing, geluidtoepassing, detectie • Onderzoek effectiviteit innovatieve toepassingen • Gerichte surveillance door BOA's en beveiligingsdiensten • Contact met lokale GGZ instellingen 	<ul style="list-style-type: none"> • 2010 • 2011 • 2010/2011 	

7 Programma Organisatie

Nog nader uit te werken na besluitvorming

7.1 Intern

Na besluitvorming over de inhoud van het programmaplan en nadat duidelijkheid is verkregen over de beschikbaarheid van extra budget zal de programma organisatie intern ProRail worden ingericht.

7.2 Extern

Na besluitvorming over de inhoud van het programmaplan en nadat duidelijkheid is verkregen over de beschikbaarheid van extra budget zal in overleg met V&W en VWS worden gezien welke externe overlegvormen en samenwerkingsverbanden wenselijk zijn.

8 Evaluatie en rapportage

Nog nader uit te werken na besluitvorming

8.1 Periodieke evaluatie

ProRail evalueert periodiek het resultaat van de programma activiteiten. Op basis daarvan zal zo nodig worden bijgestuurd in activiteiten en/of maatregelen.

8.2 Rapportage

ProRail rapporteert jaarlijks over de voortgang van de uitvoer van maatregelen aan DGMO. De wijze waarop dit gebeurt zal in overleg met DGMO nader worden ingevuld.

ProRail

Colofon

Titel Programmaplan Preventie Spoor-suicide
Documentnummer EDMS 2359269
Versie/Datum 0.4 30 maart 2010
Status Definitief

Van ProRail
Auteur Roel Amesz, Henk Geerlings
Projectleider Marcel Hendriks Boers
Distributie
Document EDMS-#2359269-v4-Programmaplan_Preventie_Spoorsuicide_2010_-_2015

Autorisatie

	paraaf	datum
gecontroleerd prl	_____	_____
projectleider	_____	_____