



Resultaten inspectie baanwerken 2014

Werken aan de spoorbaan kan situaties opleveren waarbij een baanwerker (bijna) aangereden wordt. Ook het spoorverkeer kan erdoor gevaar lopen. Om risico te beperken gelden veiligheidsregels voor de railinfrabranche. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) inspecteert primair op de naleving van de spoorwegwetgeving en namens de Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid (ISZW) op de veiligheid bij werkzaamheden aan het spoor. Deze factsheet beschrijft de inspectieresultaten van 2014.

Context

Baanwerkzaamheden aan de spoorinfra in Nederland vinden plaats in opdracht van de twee infrabeheerders ProRail en KeyRail¹. De werkzaamheden worden uitgevoerd door procescontract - en projectaannemers en door hen ingehuurd specialistische bedrijven.

De regels uit de Spoorwegwet en de Arbowet zijn door de branche vertaald naar brancheregels, waaraan al deze bedrijven moeten voldoen. Bedrijven die in opdracht van ProRail werken, moeten ook door ProRail erkend zijn. Daarnaast moeten werkplekbeveiligingsbedrijven en personeelstellers gecertificeerd zijn door de brancheorganisatie stichting railAlert.

De werkzaamheden aan het spoor moeten zo veilig en gezond mogelijk worden uitgevoerd. Daarbij wordt een zo hoog mogelijk veiligheidsniveau nagestreefd: de arbeidshygiënische strategie. Risico's worden zoveel mogelijk aan de bron weggenomen. Als dit redelijkerwijs niet mogelijk is worden eerst collectieve en daarna individuele maatregelen getroffen.

Inspectieopzet

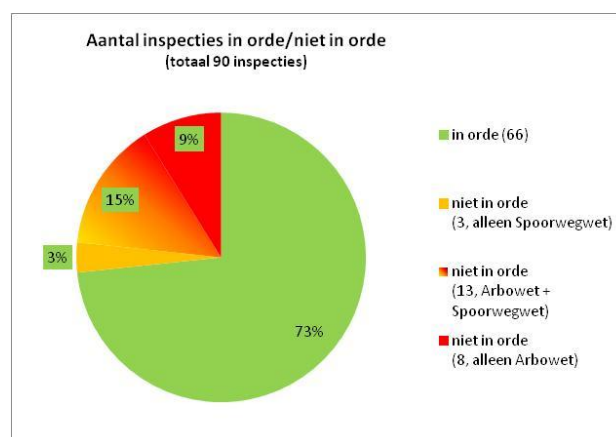
De ILT voerde inspecties uit op werkzaamheden aan het spoor. Zij controleerde in 2014 op de naleving van de Spoorwegwet en het arborisico *aanrijdgevaar* en de daarbij behorende opdrachtgeversverplichtingen.

Inspectieresultaten

Bij 24 van de negentig uitgevoerde inspecties werden overtredingen en/of tekortkomingen geconstateerd.

	2011	2012	2013	2014
Uitgevoerde inspecties	162	133	83	90
In orde	74%	61%	67%	73%
Niet in orde	26%	39%	33%	27%

De meeste vastgestelde overtredingen (21) hadden betrekking op de arbeidsomstandigheden. Op het gebied van de spoorwegveiligheid werden zestien overtredingen vastgesteld. In dertien van de gevallen was er sprake van zowel risico voor het spoorverkeer als aanrijdgevaar voor personen.



Voor het veilig werken aan het spoor gelden verschillende klassen aan maatregelen en voorschriften. Uitgezonderd *beheerste toelating* heeft de ILT in alle klassen overtredingen en tekortkomingen geconstateerd: elf bij *buitendienststellingen*, negen in *Persoonlijke Waarneming (PW)* in alle vormen, één in *Gegarandeerde Waarschuwing (GW)* en driemaal in *Taak eigen veiligheid*. Ook stelt de ILT vast dat daarbij veelal niet (volledig) werd gewerkt conform de door de branche zelf opgestelde veiligheidsinstructies of deze instructie ontbrak.

Geïnspecteerde bedrijven

Bij de negentig inspecties inspecteerde de ILT 34 verschillende ondernemers/rechtspersonen. Van deze groep hadden vijftien niet erkende ondernemers geen door ProRail afgegeven erkenning.

Van deze vijftien niet erkende bedrijven werd bij acht bedrijven (47%) tijdens zeventien inspecties een overtreding vastgesteld. Van de negentien erkende bedrijven werd bij elf bedrijven (15%) tijdens 73 inspecties een overtreding vastgesteld. De correcte naleving was dus hoger bij erkende bedrijven.

¹ Per 01 juli 2015 is Keyrail opgeheven en zijn haar activiteiten ondergebracht bij ProRail

Handhaving tijdens inspecties

Bij drie inspecties waarbij sprake was van direct gevaar voor het spoorverkeer of -potentieel-ernstig gevaar voor personen, heeft de ILT middels bestuursdwang de gevaarlijke situatie opgeheven. In de overige gevallen trad de ILT waarschuwend op. Indien het voorval zich nogmaals voordoet, maakt de ILT een boeterapport op. In vier van de 24 inspecties met overtredingen en tekortkomingen werd bestuursdwang toegepast en in twee gevallen een boeterapport opgemaakt. Bij zestien situaties werd een schriftelijke waarschuwing gegeven.

Oorzaak onveilig werken

In 2014 bleek opnieuw -net zoals in 2013- dat afwijken van de schriftelijke instructie één van de belangrijkste oorzaken van onveilig werken is.

Op 7 april 2014 zag een inspecteur vier personen in en vlakbij het spoor, op de spoorbrug over de Nauernaschevaart in Krommenie. Zij waren zonder veiligheidsinstructie bezig met opnames van het spoor. Hierbij bestond ernstig aanrijdgevaar. De inspecteur heeft het werk stilgelegd.

Conclusie en bevindingen

Niet erkende bedrijven presteren nog steeds op een lager veiligheidsniveau dan de erkende bedrijven. Baanwerkers worden te vaak geconfronteerd met incomplete en onvolledige (schriftelijke) veiligheidsinstructies. Ten opzichte van 2013 stelt de ILT een lichte verbetering vast in de naleving van de veiligheidsregels.

Bijzondere aandacht voor specifieke ontwikkelingen

De ILT zal in 2015 bij inspecties blijvend aandacht besteden aan de inzet van onderaannemers (niet erkend) en de volledigheid en actualiteit van de schriftelijke instructies.

Inspecteurs constateerden dat de treindienstleider bij een paar bijna-aanrijdingen met baanwerkers onjuiste of onvolledige maatregelen nam. Ook wordt in de communicatie tussen de treindienstleider en leider werkplekbeveiliging (LWB) alleen geverifieerd of het werkplek beveiligingsinstructienummer klopt, en niet meer inhoudelijk gecheckt of de genomen maatregelen kloppen. Dat vergroot de kans op fouten.

In oktober 2014 krijgt een LWB een werkplek overgedragen van de treindienstleider. Hij vergeet vóór de overdracht de buur-treindienstleider te vragen maatregelen te nemen. Als de LWB de lans in het spoor wil plaatsen, waarschuwt een collega voor een naderende trein die even later passeert. Het personeel komt met de schrik vrij.

Sommige storing-WBI's hebben een geldigheid van drie jaar, waardoor de beschreven situatie af kan wijken van de situatie buiten. ProRail heeft de voorvallen in onderzoek genomen.

In 2014 verstuurde de ILT waarschuwingsbrieven voor het ontbreken van het afsluitbord (sein 513). Dit afsluitbord is nodig om de werkplek duidelijk af te bakenen en een veilige werkplek te creëren. De inspectie benadrukt dat gebruik van het afsluitbord een duidelijke afbakening van het buitendienstgebied aangeeft: ook onderstrepen de ISZW en de ILT dat sein 513 alleen van toepassing is indien ter plaatse geen rood tonend sein aanwezig is. De ILT blijft hierop controleren en in voorkomende gevallen handhaven.

Kansen verhogen veiligheid

De railinfrabranche heeft zelf maatregelen vastgesteld om de veiligheid bij het werken aan het spoor te verbeteren. De afgelopen jaren blijkt dat regelmatig aan het spoor wordt gewerkt door ondernemingen die niet zijn erkend en/of gecertificeerd. Ondanks handhaving in de voorgaande jaren zijn nauwelijks verbeteringen zichtbaar. Het intensiveren van het toezicht door de infrabeheerder geeft nog niet het gewenste resultaat.

De inwerkingtreding van het nieuwe Voorschrift Veilig Werken leidt tot een lichte verbetering van de veiligheid bij baanwerken. Twee belangrijke maatregelen zijn de invoering van een dubbelsporige buitendienststelling in het nachtelijk onderhoudsrooster en het terugdringen van het werken in persoonlijke waarneming met grenswachter. Vanaf 2014 worden veiligheids-coaches ingezet om toe te zien op de Life Saving Rules. Dit levert mogelijk een positieve bijdrage aan de veiligheid bij het baanwerken.

Deze factsheet is een gezamenlijke uitgave van:
Inspectie Sociale Zaken en Werkgelegenheid
en Inspectie Leefomgeving en Transport

www.ilent.nl