



## Factsheet inspectie baanwerken 2016

**Werken aan de spoorbaan heeft het afgelopen jaar tot situaties geleid waarbij baanwerkers zijn aangereden, geëlectrocuteerd of verongelukt. Ook het spoorverkeer liep gevaar. Om risico's te beperken, gelden er veiligheidsregels voor de railinfrabranche. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) inspecteert namens de Inspectie SZW de naleving van de veiligheidsregels voortvloeiende vanuit de spoorwegwetgeving en de veiligheid van mensen die aan het spoor werken. Deze factsheet beschrijft de resultaten van de inspectiewerkzaamheden in 2016.**

### Context

Werkzaamheden aan de spoorinfra in Nederland vinden plaats in opdracht van infrabeheerder ProRail. Procescontract- en projectaannemers en door hen ingehuurde specialistische bedrijven (onderaannemers) voeren de baanwerkzaamheden uit.

De Spoorwegwet en de Arboret zijn vertaald naar brancheregels<sup>1</sup> waaraan al deze bedrijven moeten voldoen. Verder mogen aannemers die rechtstreeks in opdracht van ProRail werken, alleen werkzaamheden verrichten als ze door ProRail zijn erkend of werken onder verantwoordelijkheid van een erkende (hoofd)aannemer.

Werkplekbeveiligingsbedrijven en personeelstellers moeten gecertificeerd zijn door de brancheorganisatie Stichting railAlert. De werkzaamheden aan en nabij de spoorbaan moeten veilig en gezond worden uitgevoerd. Daarbij wordt gestreefd naar een zo hoog mogelijk veiligheidsniveau en worden de risico's zoveel mogelijk aan de bron aangepakt. Als dit redelijkerwijs niet mogelijk is, worden er eerst collectieve en daarna individuele maatregelen getroffen. Dit is de arbeidshygiënische strategie.

Deze factsheet beschrijft thematisch de inspectie- en onderzoeksresultaten met de uitwerking van bevindingen in 2016. Om een integraal beeld te geven, zijn dit keer ook onderzoekresultaten van de Inspectie SZW in de factsheet vermeld.

### Inspecties/interventies

#### Resultaten van uitgevoerde inspecties en onderzoeken

De ILT voerde in 2016 totaal 91 inspecties uit op werkzaamheden aan het spoor, vooral risicogericht. Hiervan waren 64 inspecties in orde (70%). Opgemerkt moet worden dat het om een zeer gering aantal inspecties gaat, afgezet tegen het totaal aan uitgevoerde werkzaamheden. De resultaten zijn indicatief en zeggen niets over het nalevingsniveau. Uit de cijfers hieronder kan geconcludeerd worden dat de resultaten de afgelopen jaren nauwelijks zijn veranderd. Inspecteurs zien wel een verschuiving in de aard en het soort van de overtredingen. Dit zal hierna worden toegelicht, waarbij ook wordt vermeld welke acties van de branche gewenst zijn.

#### Inspectieresultaten van de afgelopen 4 jaar

	2013	2014	2015	2016
Uitgevoerde inspecties	83	90	111	91
In orde	67%	73%	68%	70%
Niet in orde	33%	27%	32%	30%

### Inzet niet-gecertificeerde ondernemingen

De ILT inspecteerde 30 verschillende rechtspersonen waarvan er achttien geen door ProRail afgegeven erkenning hadden. Bij deze niet-erkende bedrijven waren zes van de achttien inspecties in orde (33%).

Bij de twaalf bedrijven met ProRail erkenning was 74% van de inspecties in orde<sup>2</sup>. Evenals in voorgaande jaren presteerden de erkende bedrijven hoger dan de niet-erkende bedrijven. De laatste jaren is steeds dit verschil te zien tussen erkende en niet-erkende bedrijven. Dit is herhaaldelijk besproken met ProRail, de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid (SAS) en Stichting railAlert. Van een zichtbare verbetering is nog geen sprake.

De Inspectie SZW en de ILT vinden het belangrijk dat de opdrachtgevers meer en beter toezicht houden op de werkzaamheden aan het spoor, vooral op bedrijven die in onderaanneming werken, niet aan spoor gelieerd zijn en weinig kennis zaken van zaken hebben. De Inspectie SZW zal in de toekomst meer nadruk leggen op ketensamenwerking.

### Toegepaste interventies (waarschuwingen, boeterapporten en stilleggingen)

Bij 27 inspecties werden één of meer overtredingen geconstateerd. In vier gevallen was daarbij om verschillende oorzaken sprake van ernstig aanrijdgevaar: een onjuiste of ontbrekende veiligheidsinstructie, het toepassen van een onjuiste veiligheidsklasse, een meewerkende veiligheidsman of een omvallende graafmachine. In deze vier gevallen is het werk stil gelegd en een boeterapport opgemaakt.

<sup>1</sup> De door de SAS (Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid) vastgestelde arbocatalogus.

<sup>2</sup> 73 inspecties uitgevoerd waarvan 54 in orde



## Factsheet inspectie baanwerken 2016

### Werkplekbeveiliging

Het is uitermate belangrijk dat de organisatie van de veiligheid goed is geregeld. Daarvoor worden er bij werkzaamheden aan de spoorinfra zogenaamde gecertificeerde werkplekbeveiligingsbedrijven ingezet. Die stellen veiligheidsinstructies op volgens het NVW/VVW.

Bij de 91 inspecties werd vier maal een werkplekbeveiligingsbedrijf aangetroffen dat niet was gecertificeerd. Bij één inspectie was de verplichte organisatie van de veiligheid niet geregeld.

### Incidenten

#### Aanrijdingen

In 2016 waren er vijf meldingen van ernstige aanrijdingen. Tweemaal was er een aanrijding tussen een trein en een baanwerker, waarbij één baanwerker om het leven kwam. Driemaal was er een aanrijding tussen een trein en (baanwerk)materieel (eenmaal een hoogwerker en tweemaal een minigraver).

#### Dodelijke aanrijding met baanwerker in Meteren

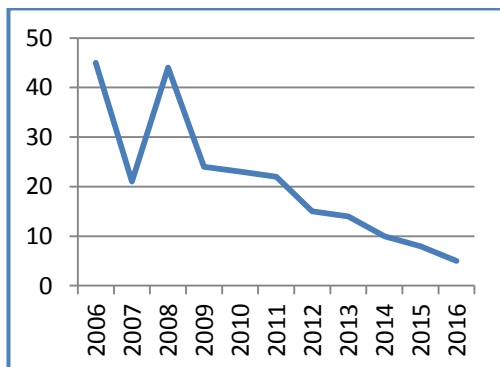
In oktober verongelukte een baanwerker te Meteren na een aanrijding door een intercitytrein. Voor het omrijden van een werktrein was een korte buitendienststelling gepland waarbinnen twee wissels handmatig moesten worden gekrukt. De baanwerker die naar het wissel was gelopen om deze te krukken, werd door de voorbijrijdende intercity aangereeden.

De inspecties zien een gevaar bij het gebruik van graafmachines vlak naast indienstzijd spoor. In 2016 werd tweemaal een graafmachine aangereeden, omdat deze onbedoeld in gevarenszone A kwamen (eenmaal door omvallen en eenmaal tijdens verplaatsen).

Daarnaast werd er met deze graafmachines zonder zwenkbegrenzing gewerkt in de nabijheidszone B met als beheersmaatregel een fysieke (menskerende) afscherming. Het gevaar bestaat dat minigravers uitzwenken over het spoor en een voorbijrijdende trein raken. Uit ongevallen in het buitenland is bekend dat dit tot dodelijke slachtoffers kan leiden. De inspecties dringen er bij de railinfrabranche op aan om in 2017 met maatregelen te komen.

#### Bijna-aanrijdingen

In 2016 zijn er vijf bijna-aanrijdingen gemeld bij Stichting railAlert.



Cijfers aangeleverd door Stichting railAlert. In 2006 45 gemelde bijna-aanrijdingen, in 2016 nog 5.

Uit bovenstaande tabel kan men de conclusie trekken dat het aantal gemelde bijna-aanrijdingen afneemt. Stichting railAlert geeft echter aan dat waarschijnlijk niet alle bijna-aanrijdingen worden gemeld. Omdat er vier aanrijdingen onderzocht zijn en vijf bijna-aanrijdingen gemeld zijn bij Stichting railAlert hebben de Inspectie SZW en de ILT het vermoeden dat het aantal bijna-aanrijdingen veel hoger is.

#### Elektrocities

Bij de Inspectie SZW werden drie ongevallen gemeld waarbij een werknemer geëlectrocuteerd werd. Tweemaal gebeurde dat door werkzaamheden aan de bovenleiding en éénmaal door werkzaamheden aan een grondkabel. Deze ongevallen zijn in onderzoek bij de betrokken bedrijven en de Inspectie SZW. Niet alle elektrocutieongevallen worden in eerste instantie gemeld als arbeidsongeval bij de Inspectie SZW, omdat er op het moment van de elektrocutie nog geen sprake is van ziekenhuisopname, blijvend letsel of dodelijke afloop. De ervaring leert dat soms pas na een jaar duidelijk is wat de blijvende schadelijke effecten van een elektrocutie zijn. Dan wordt dat ongeval, onterecht, niet alsnog gemeld bij de Inspectie SZW. De railinfrabranche is met de Inspectie SZW in gesprek over acties om het aantal elektrocuties terug te dringen.



## Factsheet inspectie baanwerken 2016

### Taak eigen veiligheid<sup>3</sup>

Bij 'Taak Eigen Veiligheid' is een individuele medewerker verantwoordelijk voor zijn eigen veiligheid. Deze veiligheidstaak is zeer beperkt en er is geen certificering vereist. De Taak Eigen Veiligheid betreft de laagste klasse van veiligheid bij werken aan het spoor waarbij de veiligheid voor werkenden het minst is geborgd. Bij inspecties in 2016 werd elf keer een werknemer in deze klasse aangetroffen. In vier gevallen werd een overtreding vastgesteld, met driemaal gevaar en éénmaal ernstig gevaar voor de werkende. Daarnaast werd nog vijfmaal een tekortkoming vastgesteld. De Inspectie SZW en de ILT hebben de indruk dat Taak Eigen Veiligheid wordt gebruikt voor werkzaamheden die voorheen met een veiligheidsman werden gedaan.

Daarnaast is het voor werken in de Taak Eigen Veiligheid verplicht dat een werknemer vooraf een (locatie)specifieke instructie ontvangt. Vaak werd echter vastgesteld dat deze instructie ontbrak, of dat de instructie niet locatiespecifiek was, maar bijvoorbeeld voor heel Nederland gold. De Inspectie SZW en de ILT vinden dit een onwenselijke en zorgwekkende ontwikkeling: instructies voor het werken in Taak Eigen Veiligheid moeten locatiespecifiek zijn opgesteld. Te algemene instructies leiden tot een hoger risico voor werkenden wat kan leiden tot aanrijdingen en letsel.

#### *Oversteken sporen in combinatie met inspectie- en schouwwerk*

In februari troffen inspecteurs van de ILT een situatie aan die ernstig aanrijdgevaar voor personen opleverde en waarbij de werkzaamheden werden uitgevoerd in 'Taak Eigen Veiligheid'. De aannemer stelde dat het VVW alleen bepaalt wat een persoon met de 'Taak Eigen Veiligheid' buiten de gevarenzone A mag doen (namelijk uitsluitend inspecties en opnames uitvoeren) maar niets zegt over wat die persoon *binnen* de gevarenzone mag doen. De Inspectie SZW en de ILT sluiten deze (vrije) interpretatie uit. Ze stellen dat er sprake was van ernstig aanrijdgevaar. Het werk werd stil gelegd en er is een boeterapport opgemaakt.

### Dagpassen

Iedereen die nabij het spoor of op bouwplaatsen van ProRail werkt, moet het Digitaal Veiligheidspaspoort gebruiken. De *dagpas* is verplicht voor bezoekers en voor iedereen die incidenteel werkzaamheden uitvoert in de zones A en B en op bouwplaatsen. Voordat de dagpas wordt geactiveerd, krijgt de aanvrager ter plekke een veiligheidsinstructie. Toegang tot het spoor is hierdoor alleen mogelijk na een instructie, een proeve van bekwaamheid en bekendheid met de specifieke risico's die werken aan het spoor met zich mee brengt. In de praktijk blijkt dat dagpassen worden verstrekt terwijl medewerkers niet op de hoogte zijn van de specifiek spoorrisico's en onvoldoende plaatselijke bekendheid hebben om veilig te kunnen werken. Het blijkt mogelijk te zijn een dagpas aan te vragen zonder vooraf een instructie te hebben gevolgd. De Inspectie SZW en de ILT hebben dit aan Stichting railAlert gemeld. De Inspecties vragen zich af waarom de dagpas niet noodzakelijk is voor werkzaamheden in zone C. De overgang tussen zone B en C is ter plekke niet altijd duidelijk herkenbaar.

Het afgeven van dagpassen geeft de ondernemer de mogelijkheid de medewerkers flexibel en optimaal in te zetten. Bij het gebruik van dagpassen zonder instructie, proeve van bekwaamheid en bekendheid met de specifieke risico's is de veiligheid niet gediend. Bovendien voldoet de werkgever dan niet aan zijn zorgplicht. De Inspectie SZW en de ILT dringen er bij de railinfra-branche op aan hier zorgvuldiger mee om te gaan.

#### *Werken met dagpas zonder instructie*

In november wordt een baanwerker op een overweg aangereden door een trein. Hij raakt gewond en wordt in het ziekenhuis behandeld. Uit onderzoek blijkt dat in een buitendienststelling werkzaamheden worden uitgevoerd waarbij een onderaannemer is betrokken. 's Avonds nam hij telefonisch contact op met een collega. Hij staat op dat moment binnen de overwegbomen. Als de overweg in werking treedt, nadert over het nevenspoor een goederentrein. Vrijwel tegelijkertijd nadert er ook een trein uit de andere richting. De machinist ziet de medewerker staan en typhoneert. De medewerker wordt door de trein opzij geworpen en komt ten val. Hij loopt verwondingen op aan hoofd en schouder.

### Veiligheidscultuur

Veiligheid kan niet volledig in regelgeving worden geborgd. Veiligheid is en blijft mensenwerk en om die reden moeten betrokkenen hiervan doordrongen zijn. Het is teleurstellend om te zien dat medewerkers in de rol van veiligheidsman of grenswachter incidenteel met de werkende(n) meewerken. Dit is in strijd met de regelgeving en levert grote risico's op. Het is onduidelijk waarom dit gebeurt. De Inspectie SZW en de ILT vragen hier nadrukkelijk aandacht voor.

<sup>3</sup> Bron: VVW oktober 2013



## Factsheet inspectie baanwerken 2016

### *Meewerkende veiligheidsman*

Een inspecteur trof een meewerkende veiligheidsman aan op een emplacement. Terwijl het ploeglid doorwerkte, lette de veiligheidsman niet op eventueel naderend treinverkeer. In plaats daarvan pakte hij een verfspuitbus en markeerde op enkele plaatsen dwarsliggers en kabelkokers. Daardoor veroorzaakte hij een ernstig gevaarlijke situatie. De ILT legde het werk stil en maakte voor dit voorval een boeterapport op.

### **Regelgeving**

#### *Markering buitendienst*

Binnen de railinfrabranche was er onduidelijkheid over de markering van buiten dienst gesteld spoor. Dankzij intensief overleg tussen de branche en beide inspecties is hierover in 2016 duidelijkheid gekomen. De branche heeft een extra richtlijn opgesteld. Hierin is geregeld dat naast het gebruik van sein 513 (afsluitbord) ook een blauw flashlight mag worden gebruikt. Om deze flashlights te kunnen gebruiken is een wijziging van het seinenboek nodig. ProRail neemt hiertoe het initiatief.

#### *Werken onder spanning*

Drie van de vier procescontractaannemers die onderhoud uitvoeren aan de 1500 Volt gelijkspanning bovenleiding van het hoofdspoornet, hebben een ontheffing van de Inspectie SZW. Zij mogen onder strikte voorwaarden een beperkt aantal werkzaamheden onder spanning aan de bovenleiding uitvoeren. In 2015 heeft de railinfrabranche een plan van aanpak opgesteld om de ontheffing af te bouwen. In september 2016 zijn deze ontheffingen verlengd voor een jaar. Het aantal werkzaamheden is sterk beperkt ten opzichte van de vorige ontheffing. Bovendien geldt daarbij de eis om het werken onder hoogspanning tot nul te reduceren. De branche werkt hard aan innovaties aan de installatie, nieuwe meetmethodieken en andere onderhoudswerkwijzen. Het is goed om te zien dat deze activiteiten er daadwerkelijk toe leiden dat niet meer onder spanning aan de bovenleiding wordt gewerkt.

### **Bestrating perrons**

Bij het bestraten van perrons moet worden voorkomen dat de werknemers te zwaar fysiek worden belast. Voor bestrating zijn mechanische hulpmiddelen beschikbaar. In 2015 werd door de Inspectie SZW aan ProRail de eis opgelegd dat deze mechanische hulpmiddelen moeten worden toegepast, en werd bepaald dat handmatig straten niet is toegestaan. De branche heeft toen aangegeven zich daaraan te conformeren. Inmiddels heeft de Inspectie SZW een overtreding vastgesteld waarvoor een boeterapport wordt opgesteld. ProRail moet als opdrachtgever niet alleen voorschrijven dat er mechanisch wordt bestraat, maar dient er ook op toe te zien dat de werkzaamheden volgens de afspraken worden uitgevoerd. De aannemers moeten de bestratingswerkzaamheden waar mogelijk mechanisch uitvoeren.

### **Uitbreiding bevoegdheden van de ILT**

In 2017 worden de bevoegdheden van de ILT-inspecteurs voor toezicht op veilig, gezond en eerlijk werk uitgebreid: zij gaan ook toezicht houden op de naleving van de Arbeidstijdenwet (ATW) en het meerijden op mobiele hulpmiddelen. Daarvoor wordt de aanwijzingsregeling aangepast. De bevoegdheid geldt voor alle spoorssystemen (hoofdspoor, bijzonder en lokaal spoor) en voor alle personen die op, rond of in het spoor werken.



## Factsheet inspectie baanwerken 2016

### BIJLAGE 1 - Verklaring begrippen

#### *Afsluitbord*

Verkeersbord dat (werk)treinen verplicht vóór het bord te stoppen. Dit bord wordt gebruikt om het einde van een buitendienstgesteld spoor aan te geven.

#### *Arbeidshygiënische strategie*

Hiërarchisch stelsel van beheersmaatregelen voor risico's.

#### *Bijzonder spoor*

Spoorweg die niet als hoofdspoorweg of lokale spoorweg is aangewezen.

#### *Lokaal spoor*

Een spoorweg (geen hoofdspoor voor bijvoorbeeld intercity's) die vooral bestemd is voor vervoer per metro of tram of voor het verrichten van ander openbaar personenvervoer over lokale verbindingen.

#### *NVW*

Normenkader Veilig Werken. Document dat voor de railinfrabranche de kaders voor het organiseren van de arboveiligheid stelt.

#### *Personeelsteller*

Bevoegde organisatie om personeel met veiligheidsfunctie ter beschikking te stellen aan onderhoudsbedrijven en spoorwegondernemingen.

#### *Persoonlijke waarneming met grenswachter*

Beveiliging door bevoegd persoon die bewaakt dat werkenden niet onbedoeld in een aangrenzende zone komen.

#### *Procescontractaannemer*

Door ProRail ingehuurd aannemersbedrijf dat is gespecialiseerd in het beheer en onderhoud van de spoorweginfra.

#### *Taak Eigen Veiligheid*

Persoon met Taak Eigen Veiligheid die zonder begeleiding de baan betreedt. Een persoon met de Taak Eigen Veiligheid mag:

- zich buiten de gevarenzone verplaatsen (van en naar de werkplek);
- buiten de gevarenzone uitsluitend inspecties en opnames uitvoeren;
- op basis van een (locatie)specifieke instructie indienstzijnde sporen oversteken.

#### *Veiligheidsklasse*

Indeling van werkzaamheden aan de spoorbaan in beschikbare maatregelen ten aanzien van het aanrijdgevaar.

#### *VVW (Spoor)*

Voorschrift Veilig Werken Spoor. Uitwerking van het NVW, gericht op het aanrijdgevaar en het elektrocutiegevaar.

#### *Werkplekbeveiligingsbedrijf*

Onderneming die is gespecialiseerd in het vaststellen van de te treffen veiligheidsmaatregelen voor uit te voeren werkzaamheden.

#### *Zonering*

##### *Gevarenzone A*

De zone naast het spoor waarin het aanrijdgevaar optreedt. Afhankelijk van de snelheid van treinen is deze zone ten minste 1,50 meter breed vanaf de dichtstbijzijnde spoorstaaf.

##### *Nabijheidszone B*

Zone waarin een verhoogd aanrijdrisico aanwezig is door de nabijheid van passerende treinen. Zone B is 1 meter breed en grenst direct aan gevarenzone A.

##### *Nabijheidszone C*

Zone waarin een verhoogd aanrijdrisico aanwezig is door de nabijheid van passerende treinen. Zone C is 1,75 meter breed en grenst direct aan zone B.