

LEERPUNT
VEILIGHEID

Nummer 14 – xx januari 2024

Bijna-aanrijding met 2 baanwerkers tijdens sneeuwdienst

Dit leerpunt geldt voor trein



Afbeelding: Emplacement Deventer ten tijde van het incident in februari 2021 Foto: Strukton Rail

Wat is er gebeurd? Tijdens een winters weekend begin februari 2021, met hevige sneeuwval en strenge vorst in het hele land wordt het overgrote deel van het treinverkeer stilgelegd. Alvorens het treinverkeer na het weekend te kunnen opstarten moeten eerst de wissels beproefd worden. Storingsploegen gaan overal ter plaatse om wissels sneeuwvrij te maken. Na overleg met de LWB gaan de technisch leider en de monteur van de storingsploeg alvast naar een wissel dat ingesneeuwd is. Dit terwijl de Leider Werkplekbeveiliging (LWB) in zijn auto blijft om het werkcontract (WECO) met de treindienstleider op te maken. Met deze zogenoemde WECO wordt het buitendienst stellen van sporen en bijbehorende wissels geregeld. ProRail heeft besloten deze werkwijze toe te passen in verband met de extreme omstandigheden.* De treindienstleider heeft zich echter nog niet kunnen voorbereiden op de werkzaamheden. Afsproken wordt dat hij de LWB later terugbelt om het werkcontract op te maken.

Als de treindienstleider terugbelt, meldt nog tijdens het gesprek een machinist een bijna-aanrijding met twee baanwerkers bij de betreffende wissels. Dit blijken de technisch leider en de monteur te zijn. Zij zijn al aan het werk gegaan, in de veronderstelling dat het spoor buitendienst gesteld is en het treinverkeer nagenoeg is stilgelegd. De monteurs kunnen, mede door het tyfoneren van de trein, zichzelf en het gereedschap tijdig in veiligheid brengen.

* Deze werkmethode wordt sinds 2022 niet meer toegepast in de seizoensmaatregelen van ProRail.

LEERPUNT VEILIGHEID



Nummer 14 – xx januari 2024

Achterliggende oorzaken

- Geen dubbele schil. Er worden bij het uitvoeren van werkzaamheden in het hele land gewijzigde werkmethodes toegepast tussen de VL-posten van ProRail en de Nvw-medewerkers van de aannemers waarbij afgeweken wordt van het vigerende Vvw-trein. Omdat er geen gepland treinverkeer is en - door de beschikbare tijd en weersomstandigheden - de voorgeschreven dubbele beveiligingsschil via plaatsing van zelfsignalerende kortsluitlansen moeilijk uitvoerbaar is, wordt op initiatief van zowel de VL-post als van de aannemers gebruik gemaakt van beveiliging via een enkele schil (alleen maatregelen door de treindienstleider).
- Contractuele druk. Mogelijk ervaart de aannemer en LWB tijdsdruk door contractuele afspraken (bonus/malus) waardoor eerder de keuze wordt gemaakt om geen zelfsignalerende korstluitlans te plaatsen, om op die manier binnen de geldende tijdsafspraken de storing op te lossen.
- Aannames zonder checken. De treindienst wordt opgestart zonder dat zeker is of de infra wel beschikbaar kan zijn. Er is onvoldoende communicatie en geen dubbelcheck tussen de LWB en de storingsploeg.
- Improvvisatie. Voor de volgorde van werkzaamheden wordt geïmproviseerd door de treindienstleider in overleg met de LWB. Dit wordt in de hand gewerkt door het ontbreken van op elkaar afgestemde KIF-lijsten en LUD-niveaus ** en niet op elkaar afgestemde winterdraaiboeken.

Leerpunt

- De navolging van de geldende procedures en regelgeving is juist in afwijkende situaties, zoals extreme weersomstandigheden, van groot belang. Afwijken van het tweeschillensysteem – om welke reden dan ook - is onder geen beding verantwoord of toelaatbaar.

Meer informatie over dit incident is terug te vinden in het onderzoeksrapport dat [hier](#) beschikbaar is.

Namens de werkgroep 'Leren van incidenten'

Andries Bakker

Reacties: leerpunt@railalert.nl.

Voor meer Leerpunten Veiligheid zie het [overzicht](#) onder thema's.

** In de seizoensmaatregelen zijn aangepaste Landelijk Uitgedunde Dienstregelingen (LUD's) ontworpen voor de zgn. Kerninfrafasen (KIF's), waarbij er veel minder bedienbare wissels beschikbaar zijn.