



Factsheet inspectie baanwerken 2017

Om een veilig en duurzaam spoor te kunnen garanderen is onderhoud aan de infrastructuur van belang. De personen die dit onderhoud uitvoeren worden baanwerkers genoemd. Baanwerkers hebben een gevaarlijk beroep: de risico's zijn in vergelijking met andere beroepen hoog. Om risico's te beperken gelden er veiligheidsregels voor het onderhoud van de infrastructuur rond het spoor. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) inspecteert namens de Inspectie SZW op de naleving van de veiligheidsregels voor baanwerkers. Deze regels staan beschreven in de spoorwegwetgeving en de Arbowetgeving. Deze factsheet beschrijft de resultaten van 75 uitgevoerde inspecties door de ILT in 2017¹. De resultaten geven een indicatie van de mate waarin veiligheidsregels worden nageleefd bij het werken aan of bij het spoor.

ProRail, de infrabeheerder in Nederland, geeft opdracht tot werkzaamheden aan het spoor. Deze worden uitgevoerd door bedrijven die door ProRail zijn erkend en door niet door ProRail erkende bedrijven. De niet-erkende bedrijven worden daarbij ingehuurd door of via erkende bedrijven. Werkgevers moeten daarbij altijd de veiligheid en gezondheid van werknemers beschermen.

Resultaten en meldingen

De mate van naleving op basis van 75 uitgevoerde inspecties in 2017, is van een vergelijkbaar niveau met voorgaande jaren. De 37% niet naleving betreft zowel administratieve fouten als ernstige tekortkomingen. Zowel toezichthouders als branche streven naar voortdurende verbetering en daarmee een zo hoog mogelijk veiligheidsniveau. Wat positief opvalt is dat de niet-erkende bedrijven in vergelijking met voorgaande jaren in 2017 het nalevingsniveau hebben verbeterd tot het zelfde niveau (63%) als de erkende bedrijven. Bij twee erkende bedrijven werden situaties aangetroffen waarbij sprake is van ernstig aanrijdgevaar voor werkenden. Naast de 75 uitgevoerde inspecties ontving de ILT 39 meldingen van onveilige situaties, waarbij in negentien situaties sprake was van een onjuiste werkplekbeveiliging. Negen maal werd een bijna-aanrijding tussen een trein en een baanwerker gemeld en elf maal was er sprake van onterecht in- of uitrijden van buitendienst (BD) gesteld gebied.

Naleving	2013	2014	2015	2016	2017
Uitgevoerde inspecties	83	90	111	91	75
In orde	67%	73%	68%	70%	63%
Niet in orde	33%	27%	32%	30%	37%

Figuur 1. Naleefniveau tijdens inspecties vastgesteld tussen 2013 en 2017

Drie gevallen van ernstig gevaar

In 2017 is bij erkende bedrijven drie keer een situatie aangetroffen waarbij sprake was van ernstig aanrijdgevaar voor personen. In één geval betrof het onvoldoende treffen van voorbereidingen waardoor het personeel onbewust zichzelf in een levensgevaarlijke situatie bracht.

Op 3 april 2017 werd een inhuurkracht tijdens werkzaamheden nabij een overweg bijna aangereden door twee treinen uit verschillende richtingen. Gebleken is dat de risico-inventarisatie en -evaluatie, de randvoorwaarden, de instructies en het toezicht onvoldoende waren. Het werk is stilgelegd en er is een boeterapport opgemaakt. (Bron: ILT, railAlert)

¹ Aangevuld met data van ILT-classbase, Inspectie SZW en brancheorganisatie Stichting railAlert.



Op 28 april 2017 is een medewerker van een onderaannemer bezig met het verplaatsen van een boormachine. Een achteruitrijdende kraan op lorries (Krol) reed de medewerker aan, waardoor deze bekneld raakte en een kuitbeen brak. (Bron railAlert)

Op 11 juli 2017 bevond een grenswachter zich in de auto, meer dan 70 meter verwijderd van de ploeg die met een motormaaier werkzaamheden verrichtte in nabijheidszone B. De grenswachter kon hierdoor bij gevaar niet tijdig ingrijpen. Daardoor was er sprake van ernstig aanrijdgevaar: ILT heeft het werk stilgelegd. (Bron: Holmes)

Incidentmeldingen

Naast de uitgevoerde inspecties ontving de ILT 39 meldingen van onveilige situaties. Het werkelijk aantal onveilige situaties ligt waarschijnlijk hoger, omdat niet alle onveilige situaties aan de ILT en railAlert worden gemeld. Het aantal incidenten dat aan de ILT wordt gemeld verschilt ook met het aantal meldingen aan railAlert. Ondanks dat alleen ongevallen met dodelijke afloop of zwaar gewonden meldingsplichtig zijn aan de Inspectie SZW, streven ILT en railAlert naar een zo optimaal mogelijk systeem van melden van veiligheidsincidenten. Jaarlijks zullen alle beschikbare bronnen worden geraadpleegd om tot een goed overzicht te komen.

Onjuiste werkplekbeveiliging

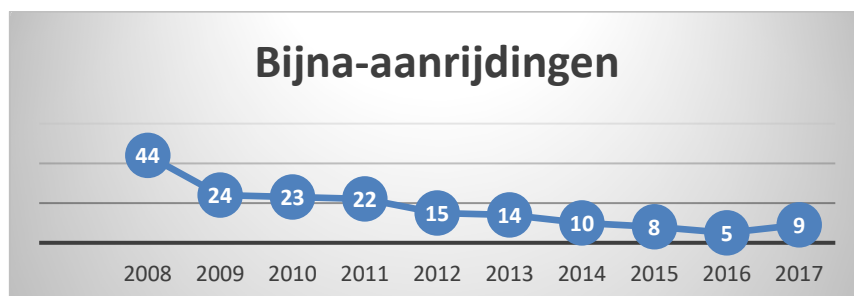
De ILT ontving negentien meldingen van situaties waarbij sprake was van een onjuiste werkplekbeveiliging. Het creëren van een veilige werkplek op of aan het spoor wordt op twee manieren uitgevoerd gefaciliteerd, de zogenaamde veiligheidsschillen. De eerste schil wordt gevormd door de technische veiligheidsmaatregelen waarvoor de treindienstleider verantwoordelijk is. De treindienstleider neemt een spoor buiten gebruik, waardoor er geen ongewenst treinverkeer mogelijk is. De tweede schil vormt het beveiligen van de locatie van de werkplek: de leider werkplek beveiliging (LWB) is primair verantwoordelijk voor de werkplekbeveiliging op locatie. Hij neemt de vooraf afgesproken veiligheidsmaatregelen om de werkplek buiten te beveiligen. Hierna is de werkplek buitendienst.

Op 13 april 2017 plaatste een LWB een kortsluitlans in het verkeerde spoor. Dit kon leiden tot aanrijdgevaar voor de LWB. (Bron: ILT)

Op 24 oktober 2017 vergat de treindienstleider voorafgaand aan werkzaamheden een veiligheidsmaatregel te nemen. Dit kon leiden tot het onbedoeld binnenrijden van de buitendienststelling door een spoorvoertuig. (Bron: ILT)

Bijna-aanrijdingen

De ILT ontving negen meldingen waarbij sprake was van een bijna-aanrijding met personeel. (Bron: ILT, railAlert). Voor het eerst na een langdurige afname sinds 2008 neemt het aantal meldingen van bijna-aanrijdingen toe.





Figuur 2. Overzicht bijna-aanrijdingen afgelopen 10 jaar

Onterecht in-/uit buitendienst gesteld gebied (BD) rijden

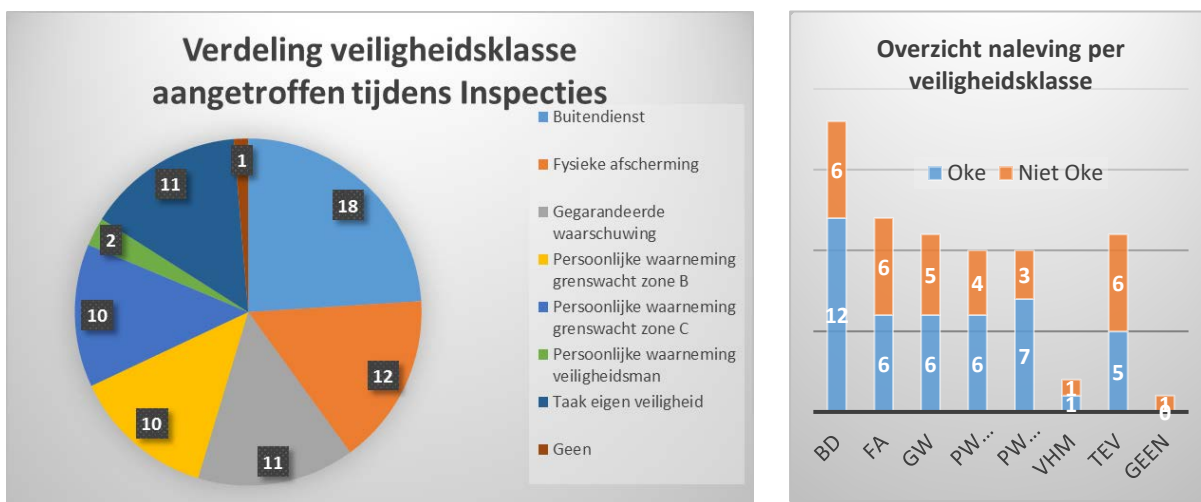
De ILT ontving elf meldingen van situaties waarbij treinen of rangeerdelen onterecht de BD inreden of uitreden. Om dit te voorkomen is de brancherichtlijn 'Markeren van de grenzen van de werkplek' ingevoerd. Hierdoor markeren afsluitborden (sein 513) of andere seinen de grenzen van het BD-gebied. De effectiviteit van de richtlijn wordt na een representatieve periode geëvalueerd.

Op 4 augustus 2017 rijdt tijdens een langdurige buitendienststelling een goederentrein de BD binnen. De oorzaak was een werkfout van de treindienstleider, de LWB was niet geïnformeerd over de komst van de trein. (Bron: railAlert)

Op 1 oktober 2017 werd een borstelmachine tijdens werkzaamheden bijna aangereden door een intercity. De inzet van de borstelmachine was onvoldoende voorbereid waardoor deze het buitendienst gestelde gebied uitreed. De treindienstleider merkt op dat de borstelmachine mogelijk gevaar veroorzaakt en gaf de machinist van een naderende intercity opdracht met lage snelheid te rijden. Hierdoor werd een botsing voorkomen. (Bron: ILT, railAlert)

Naleving binnen de veiligheidsklasse

Tijdens de inspecties in 2017 is ook vastgelegd welke werkplekbeveiligingsklasse is toegepast. Bij het toepassen van de arbeidshygiënische strategie wordt voorafgaand aan het uitvoeren van de werkzaamheden gekozen voor het hoogste niveau van de werkplekbeveiligingsklasse waarbij de werkzaamheden veilig kunnen worden uitgevoerd.



Figuur 3. Overzicht naleving per werkplekbeveiligingsklasse

In het taartdiagram is de verdeling over de verschillende werkplekbeveiligingsklassen weergegeven. De meeste aangetroffen werkzaamheden zijn uitgevoerd in werkplekbeveiligingsklasse 'Buitendienststelling'. De werkzaamheden in klasse 'Persoonlijke Waarneming met veiligheidsman' zijn nauwelijks nog aangetroffen. In het staafdiagram 'Overzicht naleving per veiligheidsklasse' is aangegeven in hoeverre de naleving op orde was.



BIJLAGE 1 - Verklaring begrippen

Afsluitbord

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

Arbeidshygiënische strategie

Hiërarchisch stelsel van beheersmaatregelen voor risico's.

Persoonlijke waarneming met grenswachter (PW GRW)

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

Taak Eigen Veiligheid (TeV)

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.

Werkplekbeveiligingsklasse

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

A. Gevarenzone A

De zone in en naast het spoor waarin het aanrijdgevaar optreedt. Afhankelijk van de snelheid van treinen is deze zone ten minste 2,25 meter breed gemeten vanuit hart spoor. In de praktijk geldt de ruimte vanaf 1,50 meter vanaf de dichtstbijzijnde spoorstaaf.

B. 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 gevaarzone A.

C. 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.