

Best Practice: overgang van Veilig Werken bij treinincidenten naar VVW-Trein

1 Inleiding

Bij treinincidenten met (mogelijke) schade aan de spoorweginfrastructuur kan het voorkomen dat er twee voorschriften van toepassing zijn:

- Voorschrift Veilig werken bij treinincidenten (VWT) op de afhandeling van het treinincident
- Voorschrift Veilig Werken op het herstel van de infra (VVW-Trein)

Deze Best Practice beschrijft op welke wijze de overgang tussen deze voorschriften zo soepel mogelijk kan verlopen, waarbij de veiligheid voor de werkenden gegarandeerd blijft en met zo min mogelijk vertraging voor de afhandeling van het treinincident en het functieherstel.

De Best Practice beschrijft twee scenario's:

1. De incidentlocatie is door ICB onder het VWT buitendienst genomen op basis van WBI of WECO
2. De incidentlocatie is onder het VWT (nog) niet buiten dienst genomen op basis van een WBI of WECO

Met het publiceren van deze Best Practice wil railAlert voorkomen dat er onduidelijkheid ontstaat over de overgang tussen de twee voorschriften, waardoor risicovolle situaties ontstaan voor de werkenden op het spoor.

Toelichting

Het VWT is van toepassing voor Incidentenbestrijders van ProRail die bij de afhandeling van een calamiteit op de incidentlocatie in de spoorse omgeving een actieve rol hebben. Het VWT bevat specifieke regels om aanrijdgevaar tijdens de afhandeling van een calamiteit te voorkomen, een veilige werkplek te creëren en deze te borgen gedurende de afhandeling. In het VWT worden een vijftal veiligheidsklassen (VK) onderscheiden, welke onder verschillende omstandigheden kunnen worden ingezet:

Werkplekbeveiliging			
VK	Veiligheidsmaatregelen treinverkeer	Veiligheidsmaatregelen uitvoering	Verantwoordelijk voor maatregelen uitvoering
4	verhinderingen	Fysieke maatregelen ¹ o.b.v. WBI of WECO	Werkplekbeveiligingsbureau LWB
3	Verhinderingen	Fysieke maatregelen ¹ o.b.v. WOT	Algemeen Leider
2	Verhinderingen	Eigen veiligheid	Algemeen Leider
1	Aanwijzingen	Eigen veiligheid	Persoonlijke waarneming en of in combinatie met GRW
0	Geen maatregelen	Eigen veiligheid	Persoonlijke waarneming

Tabel 1: Veiligheidsklassen cf. VWT

Werkplekbeveiliging conform VK4 van het VWT is identiek aan de veiligheidsmaatregel "Buitendienststelling" conform het VVW-Trein.

¹ Een fysieke maatregel kan zijn een Zelfsignalerende Kortsluitlans (ZKL), kruk/sein 513 etc.

2 Scope

De Best Practice is van toepassing op de afhandeling van treinincidenten met (mogelijke) schade aan de infra, waarbij zowel Incidentenbestrijding van ProRail als de aannemer die de status van de infra controleert en/of herstelwerkzaamheden uitvoert op de incidentlocatie aanwezig zijn.

Deze best Practice beperkt zich tot aanrijdgevaar. De werkkamer EV beheert regelgeving met betrekking tot de maatregelen ter voorkoming van elektrocutiegevaar. Maatregelen in het kader van ARBO worden door de werkgever bepaald.

3 Definities

Zie begrippenlijst en afkortingen (www.railalert.nl).

Daarnaast zijn in dit document de volgende begrippen en afkortingen gebruikt:

ICB	Incidentenbestrijding ProRail
VK	Veiligheidsklasse
VWT	Voorschrift veilig werken bij treinincidenten

4 Beheer

Deze Best Practice is in beheer bij de stichting railAlert en wordt periodiek geactualiseerd.

Raadpleeg altijd eerst de website van railAlert voor de meest recente versie.

5 De incidentlocatie is onder het VWT buitendienst genomen op basis van WBI of WECO (VK4)

1. WB-O van de aannemer neemt contact op met de WB-O van ICB² en controleert of de genomen maatregelen afdoende zijn om een veilige werkplek te creëren:
 - a. Indien de maatregelen afdoende zijn neemt de aannemer de buitendienststelling over van ICB
 - b. Indien de maatregelen onvoldoende zijn voor de werkzaamheden van de aannemer, neemt de WB-O van de aannemer z.s.m. contact op met de WB-O van ICB om samen de werkplekbeveiliging aan te vullen tot het benodigde niveau voor de werkzaamheden van de aannemer. Vervolgens kan de werkplek alsnog worden overgenomen
2. De WB-U van de aannemer geeft instructie aan de medewerkers met een veiligheidstaak.
3. De LWB van de aannemer neemt contact op met de LWB van ICB en maakt afspraken over het overnemen van de WBI.
4. LWB van de aannemer neemt contact op met treindienstleider om het WECO over te nemen.
5. De gebruikte fysieke middelen van ICB worden vervangen door fysieke middelen van de aannemer. Hierbij brengt de LWB van de aannemer eerst zijn middelen aan voordat de middelen van ICB verwijderd worden.
6. De LWB van de aannemer informeert de Algemeen Leider dat de overdracht van de WBI of het WECO heeft plaatsgevonden en dat de werkplek buiten dienst is.

² Dit kan ook de WB-O op het OCCR zijn.

6 De incidentlocatie is onder het VWT (nog) niet buitendienst genomen op basis van een WBI of WECO (geen VK4)

De WB-O van ICB start nadat er een veilige werkplek op VK2 of VK3-niveau gecreëerd is met de voorbereidingen voor een veilige werkplek op VK4-niveau.

1. Zodra de melding van het incident bij de aannemer binnen is gekomen, neemt de WB-O van de aannemer contact op met de WB-O van ICB om af te stemmen wie de buitendienststelling verder voorbereidt.
2. De WB-O³ neemt contact op met de Algemeen Leider om af te stemmen over de omvang van de werkplek(ken).
3. De WB-O geeft een prognose af aan de Algemeen Leider wanneer hij verwacht dat de veilige werkplek is ontworpen cf. VK4/werkplekbeveiligingsniveau buitendienststelling en de WBI uitgegeven wordt.
4. Indien de WB-O van ICB de werkplek heeft ontworpen controleert de WB-O van de aannemer of de maatregelen afdoende zijn om een veilige werkplek, conform richtlijnen, te creëren:
 - a. Indien de maatregelen afdoende zijn neemt de aannemer de buitendienststelling over van ICB
 - b. Indien de maatregelen onvoldoende zijn voor de werkzaamheden van de aannemer, neemt de WB-O van de aannemer z.s.m. contact op met de WB-O van ICB om samen de werkplekbeveiliging aan te vullen tot het benodigde niveau voor de werkzaamheden van de aannemer. Vervolgens kan de werkplek alsnog buiten dienst genomen worden.
5. De WB-U van de aannemer geeft instructie aan de medewerkers met een veiligheidstaak.
6. De LWB van de aannemer neemt contact op met de LWB van ICB of Borger Calamiteiten Veiligheid (BCV) en maakt afspraken over het overnemen van de werkplek.
7. LWB van de aannemer neemt contact op met treindienstleider voor het opmaken van het WECO op basis van de WBI.
8. De gebruikte fysieke middelen van ICB worden vervangen door deze van de aannemer. Hierbij brengt de LWB van de aannemer eerst zijn middelen aan voordat de middelen van ICB verwijderd worden.
9. De LWB van de aannemer informeert de Algemeen Leider dat de overdracht van de werkplek heeft plaatsgevonden en dat de werkplek buiten dienst is.

7 Gelijktijdige uitvoering afhandelen incident en herstel infra

De LWB is verantwoordelijk voor het beveiligen van de werkplek ter voorkoming van aanrijdgevaar. De Algemeen Leider werkt binnen de onttrekking van de LWB en voert de coördinatie over de afhandeling van het treinincident en is verantwoordelijk voor de V&G risico's die samenhangen met de incidentafhandeling. Wanneer de afhandeling van het incident en herstelwerkzaamheden tegelijk worden uitgevoerd stemmen Algemeen Leider en aannemer met elkaar af zodat de werkzaamheden elkaar niet frustreren. Bij tegengestelde belangen gaat de afhandeling van het incident voor. Functieherstel kan plaatsvinden wanneer:

- De werkplek buiten dienst genomen is onder het VWT (VK4)
- De LWB van de aannemer verantwoordelijk is voor de werkplek

In beide gevallen zijn het NVW en onderliggende documenten van kracht. Medewerkers van opdrachtnemers werken dus niet onder het VWT

³ Dit is de WB-O die de buitendienststelling ontwerpt. Afhankelijk van de uitkomst van stap 1 is dit de WB-O van de aannemer of de WB-O van ICB.

8 Vragen en/of opmerkingen

Voor vragen en/of opmerkingen kunt u terecht bij info@railalert.nl of uw vertegenwoordigers in de werkkamer uitwerken regelgeving van railAlert. Zie hiervoor

<https://www.railalert.nl/regelgeving/faq-regelgeving-aanrijdgevaar-hoofdspoor-trein>