

Safety Walks 2018 Q3 (periode Juli – September)

“Met elkaar in gesprek over veiligheid”.

Planning en realisatie Safety Walks 2018

Kwartaal	Gepland	Uitgevoerd op basis van ingeleverde verslagen	%
Q1	23	12	52%
Q2	23	8	35%
Q3	21	9	43%
Q4	22		
Totaal			

Analyse Safety Walks 2018						
	Bevindingen:	Q1	Q2	Q3	Q4	2018
	Totaal aantal:					
Positieve indruk	Totaal aantal meldingen:					
	Buitendienststelling (BD)	2		5		
	Communicatie & Procedures (C&P)	12	13	23		
	Gebruik DVP (DVP)	3		1		
	Gereedschap (Ger)	5	3	3		
	Gebruik PBM's (PBM)		3	3		
	Locatie & Bouwplaats (L&B)	8	6	8		
	Houding & Gedrag (H&G)	7	2	4		
Verbeterpunten	Buitendienststelling (BD)	5	1			
	Communicatie & Procedures (C&P)	5	3	6		
	Gebruik DVP (DVP)					
	Gereedschap (Ger)	4		3		
	Gebruik PBM's (PBM)	2		3		
	Locatie & Bouwplaats (L&B)	9	2	3		
	Houding & Gedrag (H&G)	4				
Onveilige situatie	Aantal meldingen onveilige situaties:	1		1		

Conclusie Q3

- Er is nog steeds sprake van een laag percentage gelopen Safety Walks. Op basis van de ingeleverde verslagen zijn (stand medio november) 9 van de 21 geplande Safety Walks

uitgevoerd. Daarnaast zijn van de kwartalen 1 en 2 recent nog enkele verslagen binnen gekomen.

- In Q3 is één onveilige situaties gemeld en zijn 15 verbeterpunten genoteerd. Op een bouwlocatie bleek het schouwpad ontoegankelijk door overwoekering van onkruid, dit is gemeld aan de tracémanager.
- Er zijn 47 in totaal positieve opmerkingen gemaakt, het grootste deel daarvan over de communicatie en/of procedures. Er waren met name complimenten voor de genomen maatregelen voor de soms extreme hitte medio augustus. Ook de werklocatie werd vaak positief ervaren.

Het gesprek	
Positieve indrukken	Opmerkingen
De veiligheidsbriefing was kort en duidelijk. Hierdoor was het voor de deelnemers aan de briefing volstrekt helder wat 'wel en niet veilig is' op de te bezoeken werkplek.	
De monteurs die aan het werk waren reageerden open op vragen mbt veiligheid. Onder andere het incident met een open overweg van 6 december 2017 in Doetinchem is besproken. Uit dit incident blijkt duidelijk lering getrokken door de betreffende monteurs, ook is het uitgebreid besproken met alle collega monteurs binnen ASSET Rail.	
Gesproken medewerkers waren vol goede zin ondanks het warme weer. Weinig 'klaagzang' gehoord. Er werd uit het spoor gestapt bij het bellen.	2 gesproken LSR monteurs hadden bij de werkzaamheden de helm niet op, maar naast zich liggen. (Zelfs) zonder een opmerking van ons werden deze PBM's opgezet.
Gemakkelijk om in gesprek te gaan met de medewerkers	
Er was krapte in de planning. Dit werd op een zeer ontspannen manier besproken en opgepakt door de projectleider in gesprek met de lassers	Dit is een goed teken om signalen op te pakken
Open gesprek waarin alle vrijheid was om beelden te delen. Gedeelte van het gesprek ging over de 'regeldruk'. Te veel veiligheidsregels die niet altijd leiden tot een veiligere werkplek.	Overall focus in de branche zou meer moeten liggen in waar er regels weg kunnen in plaats van erbij.
Open en positieve houding van alle 20 aanwezigen. Goede ontvangst, waarbij ieder zich voorstelde. De medewerkers worden zoveel mogelijk bij de speno-treinen ingezet en dat vinden ze leuk en variërend, ze kennen elkaar goed en zijn op elkaar ingespeeld.	Ze zijn erg blij dat het contract voor 4 jaar verlengd is en ze zijn blij dat ze hun kennis rondom het slijpproces en de veiligheid eromheen kunnen benutten in de toekomst. Opvallend is

	de samenstelling van het team van 20 medewerkers, 1 uitvoerder, 1 LWB, 1 BBD'er, 2 slijpresten ruimers, 4 bemannings-leden op de slijptrein, 2 man op de MPI (slijprestenmachine) en 9 LLV'ers. Verhouding veiligheid meer dan 50% en deze nacht was relatief eenvoudig omdat er geen overwegen inzaten.
Sfeer is ongedwongen maar duidelijk	
Gesprek vooral moeten voeren met directeur Spitzke – wel positief	Voertaal Duit. Hij was niet van alle regels in Nederland op de hoogte
De collega's die we hebben gesproken doen hun werk professioneel en staan ons correct te woord.	
Collega's durven zich uit te spreken en maken zaken die verbeterd kunnen worden bespreekbaar.	
Mooi was dat zowel de machinist van de Krol, als de LBW (die als BBD betrokken was bij ongeval met Krol in Coevorden), als de uitvoerder open over het trieste incident op Coevorden communiceerden. De machinist sprak zijn zorgen uit over het achteruitrijden met de krol, maar gaf ook aan dat een verbod niet kan omdat het grootste deel van de werkzaamheden met de Krol achteruitrijdend worden gedaan. Oplossing moet wat hen betreft gezocht worden in goede mensen, nadenken over de uitvoering van het werk en rust op de werkplek.	
Gesproken met de SW monteur op het werk die in de Relaiskast aan het werk was. Hij liet ons zien dat aanraakspanning aanwezig was en vertelde over de risico's bij vochtig weer.	
Ontvangst was positief, voldoende tijd om zaken te bespreken	
Gemakkelijk om in gesprek te gaan met de medewerkers	Veel aandacht voor het ongeval met de krol en seinwezen monteur in Coevorden
Gesprek met jonge seinwezen monteur (1 jaar in dienst) was erg verrassend, heeft een duidelijk beeld van "Jouw Veiligheid is Mijn Veiligheid" en gaf daar ook invulling aan door iemand te waarschuwen dat er een stopmachine aan kwam	Veiligheidsbeweging "Jouw Veiligheid is Mijn Veiligheid" zie je op de werkvloer terug

Uitvoerder geeft een heldere veiligheidsinstructie alvorens het OS te betreden.	
Verbeterpunten	Opmerkingen
Er was geen 'tropenrooster' beschikbaar of voorbereid. Dit zou bij in werking treden (temperatuur >38 graden conform warmweer matrix) veel denk- en organisatiegraad van het projectteam ter plekke vragen.	Wellicht in de voorbereiding bij extremen zoals deze weken, al een tropenrooster laten voorbereiden.
Werknemers zeer geconcentreerd bezig	Storen zou hinderlijk zijn geweest
Zou aardig zijn als leider werkplek zich even had kunnen vrijmaken. Hij prefereerde "leuke" gesprekken met aanwezige mensen van Prorail bouwmanagement	Er liepen veel te veel partijen rond om een zinnig gesprek te voeren, behalve met de LLV en de vertegenwoordiger van Spitzke
De suggestie van John om de keuze voor het niveau van veiligheid (sbegeleiding) lager in de organisatie (bijv. bij de uitvoerder) neer te leggen en zo mogelijk uit de kosten discussie te halen werd positief omarmd.	
Persoonlijke waarnemingen fysieke condities	
Positieve indrukken	Opmerkingen
Orde en netheid zeer goed op orde Het materieel was netjes en de werkplek was goed verzorgd. Het hebben van de 'basis op orde' draagt enorm bij aan het veilig kunnen uitvoeren van werkzaamheden.	Duidelijk dat werken aan HSL-spoor anders is dan op hoofdspoor. Werkplek is beter afgeschermd door toegangshekken etc.
Led-verlichting bij aarding	Op deze manier is ook in het donker zichtbaar waar de aarding zit
Proactief werd er een aantal zakjes oordopjes meegegeven	
Netten langs de snelweg verdiepte bak	Het spoor loopt over de snelweg (A4), langs het hek zijn netten gespannen om eventueel vallende voorwerpen tegen te houden
Werkzaamheden vonden plaats in zeer warme omstandigheden. Niet alleen luchttemperatuur was hoog, maar door warmte van ballastbed en spoorstaven komt de gevoelstemperatuur boven de KNMI temperatuur uit	- Voor projectmedewerkers was (ruim) voldoende drinkwater beschikbaar
Overzichtelijke en opgeruimde bouwlocatie. Schouwpaden waren schoon en toegankelijk.	

Opkomst onder station Bijlmer bij het busstation leek niet ideaal, maar de wijze waarop ze de eerste instructie gaven in een cirkel gaf veel vertrouwen en liet zien dat ze dit vaak doen. De 2 ^e instructie, in de slijptrein zelf, was alleen voor de slijptreinbemanning en was prima.	
Men werkte vanuit een bakje, was gezeurd en alles wat op de grond viel werd direct opgeruimd	
Bij de overwegvernieuwing werden de PBM's goed gedragen	Her en der kan de kleding nog iets netter
Ieder kende zijn taak. Omgeving werd nauwlettend in de gaten gehouden door de werknemers zelf	Het grootste deel van het werk – vervangen van een balk van de bovenleiding was al gedaan. Men was bezig de kabels opnieuw aan te brengen/in te hangen.
Er was rust op het werk, werkplek was schoon en overzichtelijk. Mannen waren goed geïnformeerd en betrokken. Samenwerking met Bouwmanager was goed.	
Orde en netheid zeer goed op orde	Techniekvelden zijn zoveel als mogelijk gescheiden per spoor om aanrijdgevaar te voorkomen
Valgordels werden goed gebruikt zowel op hoogte (BVL) alsmede door civiele medewerkers die boven de weg aan het werken waren	
Door beperkte bewegingsruimte is gefaseerd werken noodzakelijk. Dit loopt goed.	
Verbeterpunten	Opmerkingen
Door warmte / droogte was er stofontwikkeling bij de werkzaamheden	- PBM's (mondbescherming) waren beschikbaar, draagdiscipline was laag - Ballastbed was preventief gespoeld met water
Schouwpaden waren er eigenlijk niet; volledig overwoekert met onkruid	Melding gemaakt bij Vakdeskundige en TM
Lorries: veel los materiaal	Kijken of er met bakken gewerkt kan worden, zeker in de verkanting van het HSL-spoor kan los materiaal er zo af vallen
Veel medewerkers van Vossloh moesten op helmplicht gewezen worden	Het is gemakkelijk om als je even klaar bent met werken op de machine aan de zijkant in het zonnetje op een muurtje te gaan zitten en je helm af te doen

Nog veel handwerk bij het spoorbouwen	Telkens op zoek blijven naar verdere mechanisatie
Een collega bij de kettinghor draagt geen vol gelaatscherm	Wordt intern opgepakt
Vochtigheid kruipruimte en tunneltechnische ruimte aandachtspunt	T.b.v. vocht kruipruimte heeft Swietelsky een speciale stofzuiger gehuurd en zal problematiek tunneltechnische ruimte melden aan ProRail.
Onderaannemer Vossloh werkt met veel Duitse werknemers, het alcoholbeleid hier is anders dan in Nederland	Betere afspraken maken over alcohol vooraf aan het werk en gebruik net buiten de hekken
Uitvoering van processen en procedures	
Positieve indrukken	Opmerkingen
De werkzaamheden waren op zo'n manier georganiseerd dat ze uitgevoerd konden worden tijdens de treindienst, maar dat ze indien nodig wel direct afgebroken konden worden. Op deze manier kunnen monteurs tijdens hun storingsdienst wel onderhoudswerkzaamheden uitvoeren en hoeven ze niet op kantoor te wachten tot er een melding komt. Hiermee wordt schaarse capaciteit van monteurs optimaal gebruikt.	
Proces en voorgang van werk gaf rustige en gecontroleerde indruk (ondanks achterstand van ruim 24 uur op de planning)	
Parkeren en toegang tot werkterrein waren netjes	
Goede instructie door de uitvoerder	We werden op de belangrijkste risico's (krol en stomplasmachine) gewezen en er werd aangegeven wat wij in die situatie moesten doen + extra aandacht voor LMRA
Toegangsbeleid	Infraspeed werkt met eigen pasjessysteem (geen DVP). Hiervoor moet je een uitgebreide toets doen. Als bezoeker wordt met dagpassen gewerkt, dit wordt van tevoren netjes aangevraagd
Informatie vooraf ontvangen	In de uitnodiging werd informatie aangeleverd over welke werkzaamheden op het moment van de SW werden uitgevoerd
LWB heeft duidelijke uitleg gegeven en laten zien hoe vanaf het bouwkantoor op de bouwlocatie de spoorvoertuigen gevolgd konden worden.	Er was overzicht waar mogelijk aanrijdgevaar door eigen voertuigen

	zou kunnen zijn. Dit helpt in de instructie
Alle instructies en gegevens waren zowel digitaal als in hard copy aanwezig. Waarbij de hard copy een terugvalscenario was. Digitaal intekenen bij de uitvoerder alsmede bij de LWB.	De LWB had keurig op de tekeningen aangegeven welke LLV welke veiligheidsmaatregelen moet treffen en waar. Helderheid met voor welke taak je staat!!
Beheersmaatregel voor het open rijden van hogesnelheidswissels is helder en wordt correct uitgevoerd, ondanks het verlies in tijd omdat de BBD'er van de trein dit alleen mag doen.	
Instructies waren ok, specifieke aandacht voor krol was goed: "let op, Krol ziet jou niet!	
Alles was prima in orde. PBM's strikt nageleefd.	
Briefing voor deelproject Spitzke keurig verzorgd	
Kroll machinist uitgebreid gesproken over de LMB	Zeer deskundige uitleg over het systeem en hoe handig je er mee kunt werken
Goede en rustige instructie van de LLV waarbij hij goed kon aangeven welke mogelijke risico's er waren en adviseerde om vooral op het schouwpad te blijven bij de overwegen ivm krols.	
Goede instructie door de veiligheidscoach en LWB	We werden op de belangrijkste risico's (aanrijdgevaar) gewezen en er werd aangegeven wat wij in die situatie moesten doen
Toegangsbeleid	UtARK werkt met projectintroductiesysteem. Hiervoor moet je een toets doen. De gegevens die je voor de eerste keer moet inleveren, zijn strijdig met de AVG-wet maar zijn nodig voor de WKA- wet
Er zijn strakke procedures bij spanningsloos nemen en werken	Protocol veiligheidscommunicatie tussen werkverantwoordelijke en OBI is vergelijkbaar met communicatie tussen LWB en TRDL
Verbeterpunten	Opmerkingen

DVP-pas geeft veel discussie bij projecten waar veel civiel werk in voorkomt, bouwplaatsen die op grote afstand liggen van de A/B-zone zijn ook DVP plichtig, ontheffing door bouwmanagement niet wenselijk maar mogelijk op centraal niveau (veiligheidskundige ProRail)	
Waarom 2 keer intekenen, aangezien dat dit nog pas is ingevoerd, gaan ze kijken of dit niet gecombineerd kan worden.	
Gezien de vele initiatieven bij de verschillende aannemers m.b.t. digitaal werken, zou het een optie zijn om de krachten te gaan bundelen m.b.t. dit soort investeringen binnen de branche.	
Briefing gebeurde op de parkeerplaats. Keet stond wat verder weg	Weer was erg mooi, dus geen bezwaar. Echter als het regent ...
Keuringssticker retourkabels slecht zichtbaar	Sticker op ander plaats bevestigen. Wel uitgerust met juiste klemmen
Bar codes op spoorstaven kunnen niet worden gelezen	Overleg met Railpro over effectief maken van deze informatiedrager
Generieke poortinstructie i.c.m. DVP veroorzaakt mogelijk devaluatie van het DVP en veiligheidsbewustzijn van de mensen. Mogelijk is de generieke poort- instructie een prima oplossing voor bovengenoemd punt. M.a.w. op bouwplaatsen buiten de A/B-zone verplichting van generieke poortinstructie en in de A/B-zone minimaal DVP verplicht	
Leiderschap en gedrag management	
Positieve indrukken	Opmerkingen
Met de medewerkers ter plaatse is een open gesprek gevoerd, waarbij de monteurs en het veiligheidspersoneel werden uitgedaagd om ideeën te geven. Ook zijn er aansprekende voorbeelden vanuit de politie en het ziekenhuis gedeeld.	
Interactie met het personeel was goed en positief van insteek.	
Rustig ook als de planning onder druk komt	
Door de gewijzigde layout van het spoorstelsel kwamen wisselnummers die op het wissel staan niet meer overeen met de wissel bordjes. Actie is op het project genomen om de foutieve nummers van het wissel te verwijderen om fouten in de onderhoudsfase te voorkomen.	

Bouwmanager was aanwezig en zowel qua veiligheidsdenken als inhoud goed aangesloten. Uitvoerder(s) op de put waren betrokken en positief over de omstandigheden waaronder het werk uitgevoerd kon worden (ruim de tijd, lekker weer en een eigen mensen).	
Heldere instructie, betrokkenheid, inzicht in het proces en goed teamwerk!! Geeft rust en controle.	
Coördinerend werkvoorbereider heeft overzicht over de werkzaamheden Rustig ook als de planning onder druk komt, duidelijk verschil tussen OG en ON	
Verlopen DVP van Henk werd netjes gemeld en de consequenties dat hij zich alleen buiten het werkkterrein mocht begeven waren helder, geen discussie.	ProRail heeft het beheer van DVP niet volledig geborgd. Henk zal intern ProRail navraag doen hoe eea is geregeld en kan worden geborgd.
Uitvoerder is duidelijk vakdeskundig en straalt uit controle en gezag te hebben	
Verbeterpunten	Verbeter mogelijkheden
Instructieruimte (LWB) was groot en nodigde daardoor uit voor andere gesprekjes dan instructie krijgen / geven.	LWB ruimte kleiner maken bij vervolgwerkzaamheden en een losse ruimte voor ander overleg creëren.
Landelijk melding maken dat bij PVT projecten nummering van wissels verandert waardoor de nummers in het wissel niet meer kloppen. Hiervoor landelijk een mitigerende maatregel afspreken.	
Om de veiligheid van de vele werkenden (150 mensen verspreid over 60 km) in het spoor te borgen tijdens de werkzaamheden is als maatregel besloten tot een extra barriere bij het passeren van werktreinen, middels een bemenste kar rijdend voor de werktrein worden de mensen gewaarschuwd voor het naderen van de werktrein.	
Bij uitvoering van werk met meer dan 1 bedrijf dicht bij elkaar zorgen voor centrale sturing van te gebruiken assets alsook de verantwoordelijkheden voor veiligheid (LWB vs LLV) beter markeren	