



Nieuwsbrief programma Voorschoten #1



Pieters, M.E. (Marrigje)
Programmamanager Veiligheid

Beste lezer,

Het programma Voorschoten is nu ruim een jaar bezig om het geleerde om te zetten in verbeteringen in spoor- en arboveiligheid. We doen dat langs de concrete aanbevelingen van de OVV en de lering die we uit het gezamenlijk onderzoek dat de betrokken partijen deden kunnen trekken. Omdat niet alle verbeteringen direct zichtbaar zijn, informeren we je graag via deze nieuwsbrief over de ontwikkelingen.

Wat ik mooi vind, is hoe we echt - en in goede sfeer - samenwerken als branche, dat is ook nodig om de omstandigheden waaronder het ongeval te Voorschoten kon plaats vinden, te kunnen veranderen.

Wat heel duidelijk is: We zien dat een nieuwe balans nodig is tussen werkbelasting (o.a. maakbaarheid en gezondheid), rendabiliteit (o.a. kosten) en aanvaardbare prestaties (o.a. veiligheid).

Hiervoor zullen we als spoorsector koers zetten naar een nieuwe balans tussen treinen laten rijden en werkzaamheden uitvoeren. Een balans die recht doet aan vier kernwaarden: veiligheid, betaalbaarheid, uitvoerbaarheid en vervoerscapaciteit. Het zal op punten pijn kunnen gaan doen. Rijden er straks minder treinen als er aan het spoor gewerkt wordt? Of is er minder onderhoud mogelijk en zijn de kosten daarvan straks hoger? Deze koerswijziging vraagt hoe dan ook om een andere manier van kijken, kiezen en samenwerken.

Railinzetplaatsen voortgang en beschikbaarheid RI&E's

Gereed: De RI&E's van de 28 railinzetplaatsen analoog aan Voorschoten zijn beschikbaar op een sharepointsite voor betrokkenen van ProRail en opdrachtnemers. Het gaat om railinzetplaatsen over drie of meer sporen, hoge baanvaksnelheid en die van één zijde benaderbaar zijn. Hierin worden risico's beschreven bij het gebruik van deze railinzetplaatsen, zodat de gebruikers hierop maatregelen kunnen treffen. De RI&E's zijn beschikbaar voor direct betrokkenen van ProRail en opdrachtnemers. Zij gebruiken deze informatie bij het opstellen van V&G O-plannen (ProRailers) en V&G-U plannen (medewerkers van aannemers). Daarnaast zijn de korte termijn verbeteracties (binnen de onderhoudscontracten) op deze railinzetplaatsen afgerond. Denk dan aan het aanbrengen of herstellen van belijning en schoonmaken van spoornaambordjes.

Gewenste verbeteringen die nu nog niet gerealiseerd zijn - omdat daar meer voor nodig is dan een kleine aanpassing - worden opgenomen in de planning als onderdeel van grotere verbeteringen / vernieuwingen.

Eind dit jaar zullen de RI&E's van alle ca. 200 railinzetplaatsen gereed zijn.

Risicosessie in- en uitsporen materieel in korte buitendienststelling



Seinzaal van Verkeersleiding ProRail

Bij ca 12% van de buitendienststellingen is sprake van een korte buitendienststelling in overleg met de treindienstleider voor het in- en uitzetten van materieel. Dit is een activiteit met een verhoogd risico vanwege menselijke interactie. Om te verkennen hoe we dit risico beter kunnen beheersen, hebben we sessies georganiseerd met de hele branche. Deelnemers waren naast verschillende afdelingen van ProRail, werkplekbeveiligingsbedrijven, vervoerders en aannemers. Tijdens deze sessies is onder andere een zgn. Tripod-analyse opgesteld waarin de risico's en huidige beheersmaatregelen (barrières) zijn opgenomen inclusief een oordeel over hoe goed de beheersmaatregel het risico afdekt.

De belangrijkste uitkomst is dat er weliswaar veel barrières bestaan om de risico's te beperken, maar dat deze in de praktijk niet volledig sluitend zijn. De meest effectieve maatregel is daarom het voorkomen dat een dergelijke kortdurende buitendienststelling überhaupt nodig is. Dit kan worden bereikt door Trein Vrije Perodes (TVP's) te vergroten, denk aan het voorbeeld van Voorschoten, waar gebruik zou kunnen worden gemaakt van een viersporige buitendienststelling in plaats van een dubbelsporige.

Een andere oplossing is het vergroten van het aantal railinzetplaatsen of deze van twee zijden benaderbaar te maken waar dat nog niet het geval is. Beide oplossingen hebben echter een grote impact en een lange doorlooptijd.

Als het voorkomen van de situatie niet mogelijk is, kan het risico worden verkleind door fysieke maatregelen te nemen, zoals het plaatsen van een (tijdelijke) afscherming tussen de sporen die in dienst zijn en de sporen die buiten dienst zijn. Mocht een fysieke maatregel ook niet haalbaar zijn, dan zijn de risico's voor het gebruik van de railinzetplaats expliciet benoemd in de RI&E. Dit stelt de aannemer in staat om zelf passende maatregelen te nemen.

Risico's op het grensvlak van rijden en werken beter beheersen



Werkzaamheden bij Weesp

In de spoorbranche zijn het rijden van treinen en het uitvoeren van werkzaamheden historisch steeds meer als losse activiteiten georganiseerd. Dat maakte beide onderzoeken naar het ongeval Voorschoten duidelijk. Een mogelijk gevolg hiervan is dat de risico's die op dit grensvlak tussen arbo- en spoorveiligheid ontstaan onvoldoende in beeld zijn.

Daarom hebben we vanuit het gezamenlijke onderzoek multidisciplinaire risicosessies georganiseerd waarin de risico's op dit grensvlak zijn geïnventariseerd.

Uit deze risicosessies kwam naar voren dat de meest ideale oplossing een volledige scheiding is tussen treinverkeer en werkzaamheden, denk bijvoorbeeld aan een viersporige buitendienststelling in de situatie van Voorschoten. Dit is echter niet altijd praktisch haalbaar vanwege de grote impact op de beschikbaarheid van het spoor en de gevolgen voor vervoerders, reizigers en verladers.

Daarom is ook gekeken naar concrete maatregelen om het risico te verkleinen. De adviezen richten zich op het eenvoudiger maken van buitendienststellingen, met minder zgn. periodewisselingen en veiligheidsmaatregelen. Daarnaast is het advies de schriftelijke en visuele veiligheidscommunicatie te verbeteren en het nut en de mogelijkheid van snelheidsbeperkingen voor treinen nabij werkzaamheden te onderzoeken.

Wellicht zijn nog innovaties mogelijk, zowel in de werkzaamheden zelf (denk aan onderhoudsarme infra en robotisering) als in de werkplekbeveiliging. Tot slot is er een specifiek advies om de uitvoering van het stroppen en opbinden van overwegen en bruggen te verbeteren. De adviezen worden nu besproken met de verantwoordelijke partij om afspraken te maken over welke maatregelen wanneer worden genomen.

Leren in de branche



Screenshot van ProVAT

De spoorse aannemers, bijeen in het Strategisch Platformoverleg zijn akkoord met de door railAlert gepresenteerde aanpak 'Samen beter leren van incidenten' die is afgestemd met ProRail. Op 22 september was er een kick off voor de nieuwe werkwijzen bij railAlert. Daar wordt nu een werkwijze ontwikkeld waarbij incidenten bij spoorwerkzaamheden systematisch en structureel benut worden om inzichten op te doen en gerichte verbetermaatregelen te treffen.

Dit wordt een verbetering ten opzichte van de huidige aanpak waarbij het een uitdaging bleek om bij onderzoeken de stap te zetten van de bevindingen naar aanbevelingen voor de praktijk. De inzet is om veel meer te doen met alle informatie die in de branche voorhanden is – uiteraard ook uit de actie rondom de door de OvV geadviseerde registratievoorziening met aannemers en vervoerders - en die ook branchebreed beschikbaar te stellen zodat breder geleerd kan worden.

Een eerste concrete stap is dat factsheets van Veiligheidsmeldingen die ProRail opstelt en aan geselecteerde contacten doorstuurt, nu openbaar gedeeld worden op de website van railAlert: www.railalert.nl/veiligheidsmeldingenprorail.

Ontbijtsessies: Werken in de nacht veiligheids- en gezondheidsrisico's



Impressie ontbijtsessie juni

In de branche organiseren we ontbijtsessies over thema's rondom nachtwerk en veiligheid en gezondheid. Het doel is om in deze sessies van elkaar te leren hoe (de gevolgen van) nachtwerk beperkt kunnen worden. Zo hebben we op 20 juni een ontbijtsessie georganiseerd over het verplaatsen van werk van de nacht naar de dag met deelnemers van o.a. ministerie I&W, aannemers, vervoerders, railAlert en ProRail-collega's.

Vrijdag 7 november kijken we verder tijdens de ontbijtsessie duurzame inzetbaarheid medewerkers. We gaan het hebben over mogelijke oplossingen om de duurzame inzetbaarheid van medewerkers tijdens nachtwerk/ werken in de onregelmatigheid te verbeteren. In deze ontbijtsessie delen we reeds opgedane kennis over het thema en bespreken we dilemma's die daarbij spelen.

Transavia brengt expertise in over 'fatigue' en met elkaar gaan we in groepjes uiteen om te kijken of we – juist in samenwerking met elkaar – laaghangend fruit en/of juist meer structurele oplossingen kunnen bedenken m.b.t. de geschetste dilemma's.

Interesse? Meld je dan aan voor de sessie van 7 november via clusterveiligheid@prorail.nl