



Inspectie Verkeer en Waterstaat
Ministerie van Verkeer en Waterstaat

INSPECTIE RESULTATEN BAANWERKEN 2009



Datum:	29 april 2010
Versienummer:	Definitief 1.0
Opsteller:	Frans de Bruijn

Inhoudsopgave

1	Samenvatting	3
2	Inleiding	4
2.1	Aanleiding	4
2.2	Doelstelling	4
2.3	Leeswijzer	4
3	Werkwijze	5
3.1	Wet- en regelgeving	5
3.2	Inspectie onderwerpen	6
3.3	Uitvoering	6
3.4	Inspectie resultaten en interventie mogelijkheden	8
4	Resultaat	10
4.1	Algemeen nalevingniveau	10
4.2	Nalevingniveau in relatie tot artikel 3 Spoorwegwet	10
4.2.1	WBI BD/GW en Instructie PW	11
4.3	Vergelijking procescontractaannemers	11
4.3.1	Naleefniveau veiligheid in geding per aannemer	11
4.3.2	Naleefniveau opgedragen taken LWB per aannemer	12
4.3.3	Naleefniveau opgedragen taken VHM per aannemer	12
4.3.4	Naleefniveau inspectie instructie PW per aannemer	13
4.4	Maatregelen onveilig situaties, interventies	13
4.5	Verloop aanrijdgevaar baanwerken	13
4.6	Belangrijkste resultaten	14
5	Conclusie	16
5.1	Resultaten	16
5.2	Oordeel	16
5.3	Inspecties baanwerken 2010	17
	Gebruikte afkortingen	18
	Bijlagen	19

1 Samenvatting

Baanwerken behoort nog steeds tot de meest gevaarlijke beroepsgroep. Uit de inspecties "baanwerken" in de afgelopen jaren blijkt telkens weer dat menselijk handelen in veel gevallen de oorzaak is van onveilige situaties in het spoor.

De inspectie baanwerken is om inzicht te krijgen in het huidige niveau van naleving van eisen in wet- en regelgeving en een vergelijk te maken met de naleving in voorgaande jaren.

Artikel 3 van de Spoorwegwet bepaalt dat het een ieder verboden is zich zodanig te gedragen dat gevaar op de spoorweg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de spoorweg wordt gehinderd of kan worden gehinderd. Tijdens de inspectie baanwerken wordt gekeken naar 7 onderwerpen uit het Normenkader Veilig Werken (NVW-VVW¹) die hierop van toepassing zijn. Toetsing van zowel het proces als het menselijke handelen staan hierin centraal.

In de periode van 1 januari 2009 tot 31 december 2009 zijn in totaal 75 object inspecties uitgevoerd. Van de geïnspecteerde objecten hadden 66 inspecties betrekking op de drie grootste procescontractaannemers (Strukton, Volker en BAM) en in 9 gevallen betrof het de overige aannemers.

55 inspecties van de 75 voldeden aan alle gestelde eisen voor de inspectie waarmee een totaal nalevingpercentage van 73% is gerealiseerd. Het voorgaande jaar was dit percentage 71%.

Bij 20 inspecties werden 1 of meer tekortkomingen (in totaal 36) geconstateerd.

In 16 situaties bleek de veiligheid in het geding te zijn of dat gevaar en/of hinder voor het spoorverkeer kon ontstaan het nalevingniveau steeg ten opzichte van vorig jaar van 71% naar 79%.

Uit de inspectieresultaten is vastgesteld dat nog steeds de opgestelde instructie persoonlijke waarneming het grootste aandeel heeft dat kan leiden tot onveilige situaties

De totale inspectieresultaten baanwerken 2009 laten in zijn algemeenheid, in vergelijking met voorgaande jaren, een gematigd positief beeld zien met betrekking tot het nalevingniveau.

De inspectie baanwerken wordt ook in 2010 voortgezet en maakt deel uit van het generale werkpakket van de inspecteurs. Het accent zal dan komen te liggen op de arbeidsomstandigheden van de werknemers.

¹ Normenkader Veilig Werken(NVW) – Voorschrift voor Veilig Werken(VVW)

2 Inleiding

2.1 Aanleiding

Om een veilig en duurzaam transportsysteem als het spoor te garanderen is onderhoud aan de infrastructuur van belang. Ondanks innovatie is het grootste deel van dit werk vandaag de dag nog steeds afhankelijk van de baanwerker.

Hoewel de absolute aantallen dodelijke ongevallen laag zijn, is het risico in vergelijking met andere beroepen hoog. Het risico bevindt zich structureel boven de streefwaarde voor het maximaal aanvaardbare risico in 2010 (1 dodelijk ongeval per 10.000 fte) en behoort daardoor nog steeds tot de meest gevaarlijke beroepsgroep.

De afgelopen jaren is het onderhoud als gevolg van innovatie en evaluaties steeds complexer geworden. Tegenwoordig worden vaak meerdere werken, met een grote diversiteit aan disciplines, gelijktijdig in een buitendienststelling uitgevoerd in plaats van vele kleine werken in persoonlijke waarneming.

Uit de inspecties "baanwerken" in de afgelopen jaren blijkt telkens weer dat menselijk handelen in veel gevallen de oorzaak is van onveilige situaties in het spoor. Voorbeelden zijn personen en onderhoudswerktuigen die in de rijweg van een trein opduiken.

2.2 Doelstelling

Het doel van deze inspectie is om inzicht te krijgen in het nalevingniveau van wet- en regelgeving (en daaruit voortvloeiende bepalingen) met betrekking tot baanwerken en om eventuele verbeteringen ten opzichte van voorgaande jaren zichtbaar te maken.

2.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 3 omvat de werkwijze en achtergrond van de wet en regelgeving die van toepassing zijn op de inspectie baanwerken, alsmede de uitvoering van de inspecties. In hoofdstuk 4 zijn de resultaten van de inspecties weergegeven met de belangrijkste constatering en actuele trends. Tot slot staan in hoofdstuk 5 de conclusies. Tevens wordt aangegeven waar het komende jaar accenten worden gelegd tijdens inspecties.

3 Werkwijze

3.1 Wet- en regelgeving

De inspectie baanwerken is gebaseerd op onderstaande wet- en regelgeving:

Spoorwegwet (Spw)

Artikel 3:	regel voor gedragingen waarbij gevaar op de spoorweg wordt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de spoorweg wordt of kan worden gehinderd.
Artikel 49 t/m 54:	personeel en de veiligheidsfunctie.
Artikel 76 lid 1:	toepassen bestuursdwang.
Artikel 77 lid 1:	bestuurlijke boete m.b.t. artikel 53.
Artikel 81:	opmaken rapport bestuurlijke boete
Artikel 82 t/m 85:	overige artikelen bestuurlijke boete
Artikel 87 lid 1:	strafbaarstelling artikel 51, lid 3.

De wettelijke teksten zijn in de bijlage vermeld.

De Spoorwegwet kent geen specifieke voorschriften voor de uitvoering van het werken aan de baan. Vanuit de regelgeving is er voor gekozen dat de branche zelf uitvoeringsregelgeving maakt op een zodanige wijze dat al het werk aan de baan vanuit die brancheregelgeving in principe veilig kan worden uitgevoerd zodat de veiligheid is geborgd. De Spoorwegwet kent om die reden alleen het algemene artikel waarin is bepaald dat het een ieder verboden is zich zodanig te gedragen dat gevaar op de spoorweg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de spoorweg wordt gehinderd of kan worden gehinderd (artikel 3). De brancheregelgeving is vastgelegd in het kaderstellende Normenkader Veilig Werken (NVW) en het regelgevend Voorschrift voor Veilig Werken (VWV).

Het Normenkader Veilig Werken is gebaseerd op een middellange termijnvisie op de ontwikkeling van het railverkeersysteem en het beheren en instandhouden van infrastructuur binnen dat systeem. Enkele uitgangspunten daarbij zijn:

- Aandacht van correctief naar preventief;
- Clustering van werkzaamheden in grotere geografische eenheden;
- Professionalisatie van organisatie en management;
- Certificering als middel om de ontwikkeling te borgen;
- Eliminatie van geïnventariseerde risico's;
- Op basis van verantwoordelijkheid een meer nadrukkelijke rol voor Prorail en zodanig toezicht dat veiligheid op de werkplek is verzekerd;
- In de ontwerpfase al randvoorwaarden scheppen voor veilig werken.

In verband met veranderende regelgeving in wetgeving is in tegenstelling tot voorgaande jaren de inspectieresultaten ten aanzien van de regels gesteld in het Besluit- en Regeling spoorwegpersoneel (Bsp en Rsp) niet meer in deze rapportage opgenomen. Hierover zal, zonodig vanuit het aandachtgebied personeel, afzonderlijk worden gerapporteerd.

3.2 Inspectie onderwerpen

Artikel 3 van de Spoorwegwet bepaalt dat het een ieder verboden is zich zodanig te gedragen dat gevaar op de spoorweg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de spoorweg wordt gehinderd of kan worden gehinderd. Tijdens de inspectie baanwerken wordt gekeken naar 7 onderwerpen uit het kaderstellende Normenkader Veilig Werken (NVW) en het regelgevend Voorschrift voor Veilig Werken (VVW) die hierop van toepassing zijn. Toetsing van zowel het proces als het menselijke handelen staan hierin centraal.

Kritische inspectiepunten in relatie tot artikel 3 Spoorwegwet

2.7.2	NVW – VVW	LWB voldoet aan opgedragen taken
2.7.4	NVW – VVW	VHM voldoet aan opgedragen taken
2.8.4	NVW – VVW	WBI BD/GW voldoet aan eisen
2.8.5	NVW – VVW	Instructie PW voldoet aan eisen
5.2	NVW – VVW	Wijkplaats voldoet aan eisen
6.1	NVW – VVW	Signalerende kleding voldoet
NVW brancherichtlijn FA		Fysieke afscherming en afbakening voldoet

Als gevolg van gewijzigde regelgeving komen de hoofdstuknummers thans niet meer overeen met de meest actuele versie van het normkader. Om die reden zijn de geldende teksten van de geïnspecteerde punten in een bijlage opgenomen.

3.3 Uitvoering

Tijdens de inspecties is geïnspecteerd op de kritische inspectiepunten genoemd in het voorgaande hoofdstuk.

In de periode van 1 januari 2009 tot 31 december 2009 zijn in totaal 75 objectinspecties uitgevoerd. De inspecties zijn opgenomen in de reguliere taakuitvoering en zijn zonder voorafgaande selectie uitgevoerd. De inspecties zijn in hoofdzaak door de week uitgevoerd en incidenteel in de nachtelijke en weekenduren. De bevindingen zijn geregistreerd in de checklist baanwerken, ingevoerd in een database en vervolgens geanalyseerd.

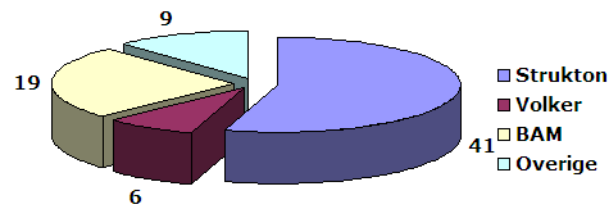
Van de geïnspecteerde objecten hebben 66 inspecties betrekking op de drie grootste procescontractaannemers (Strukton, Volker en BAM) en in 9 gevallen betreft het de overige aannemers (zie Figuur 1)

Nummer
RI-09V0002.000.0

Datum
29 april 2010

Paginnummer
7 van 25

Inspectie resultaten baanwerken 2009



Figuur 1: Verdeling inspecties over procescontractaannemers

De verdeling van inspecties is tevens een afspiegeling van de grootte van de procescontractaannemers (PCA's). Met andere woorden, de meeste inspecties vinden ook bij de grootste procescontractaannemers plaats.

In 2004 is in samenwerking met de Arbeidsinspectie een aanvang gemaakt met het structureel inspecteren op het onderwerp baanwerken. Het laatste samenwerkingsproject met de Arbeidsinspectie vond plaats van oktober 2007 tot en met april 2008. Vanaf 1 mei 2008 heeft de Inspectie Verkeer en Waterstaat de inspectie baanwerken gecontinueerd.

De inspecties baanwerken zijn het afgelopen jaar in aantal afgenomen. Wel is de minimaal gestelde eis van 60 inspecties gerealiseerd, om een verantwoorde vergelijking van de inspectiegegevens te realiseren.

3.4 Inspectie resultaten en interventie mogelijkheden

Een uitgevoerde inspectie kan de volgende resultaten opleveren:

Oké: Bevindingen zijn geheel conform alle regels en er zijn ook geen signalen.

Signaal: Dit zijn belangrijke aandachtspunten, bijvoorbeeld zaken waarvoor niet in een norm of regelgeving is voorzien. Of afwijkingen ten opzichte van de interne kwaliteitszorg en de "Beoordelingscriteria voor spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerders", alsmede constatering/bevindingen die formeel nog geen tekortkoming of overtreding opleveren, maar verder in het proces wel daartoe kunnen leiden.

Signalen zijn geen overtredingen of tekortkomingen.

Tekortkoming: Een gedraging of handeling waarbij niet is voldaan aan een in de bedrijfsregelgeving gestelde eis of verwachting en/of vastgesteld is dat er niet voldaan is aan een eis die is vastgelegd in een onderliggend document.²

Overtreding: Betreft een gedraging, handeling/nalaten in strijd met een vanuit wet en regelgeving geschreven gebod of verbod.

² Bijvoorbeeld het in strijd handelen met (eigen) bedrijfsregelgeving, zoals Normen Kader Veiligheid en onderliggende regels.

Afhankelijk van het resultaat worden interventies toegepast met als doel een positieve stimulans te geven voor toekomstig handelen. Toegepaste interventies bij de inspectie baanwerken zijn geweest:

Voorlichting: iemand onderricht geven in een bepaalde materie

Waarschuwing: Schriftelijke kennisgeving van de constatering

Bestuursdwang: het door feitelijk handelen door of vanwege een bestuursorgaan optreden tegen hetgeen in strijd met bij of krachtens enig wettelijk voorschrift gestelde verplichtingen is of wordt gedaan, gehouden of nagelaten

Last onder dwangsom (LOD):

Is een dwangmiddel om het voldoen aan een gerechtelijke of bestuurlijke beslissing af te dwingen. Een last onder dwangsom strekt ertoe de overtreding ongedaan te maken of verdere overtreding dan wel een herhaling van de overtreding te voorkomen.

Alle vermelde interventie middelen dienen als stimulering ter verbetering c.q. borging van de naleving en verhoging van de veiligheid.

4 Resultaat

4.1 Algemeen nalevingniveau

55 van de 75 uitgevoerde inspecties baanwerken voldeden aan alle gestelde wettelijke eisen zoals genoemd in hoofdstuk 3.1. Hierdoor is een algemeen nalevingpercentage van 73% gerealiseerd. Het voorgaande jaar was dit percentage 71%. Bij 20 inspecties werden één of meer tekortkomingen geconstateerd. In totaal waren er 36 tekortkomingen.

4.2 Nalevingniveau in relatie tot artikel 3 Spoorwegwet

In onderstaande tabel zijn de nalevingresultaten van de geïnspecteerde objecten weergegeven in relatie tot de gestelde eisen in artikel 3 Spoorwegwet en de 7 inspectiepunten die hier indirect invloed hebben op de borging van die veiligheid.

Afgelopen jaar was in 16 situaties de veiligheid in het geding of kon gevaar of hinder voor het spoorverkeer ontstaan. Ten opzichte van vorig jaar is het nalevingniveau gestegen van 71% naar 79%. Als referentie zijn ook de resultaten van voorgaande jaren vermeld.

Artikel/voorschrift nummer	Onderwerp	Nalevingsniveau in %			
		2006	2007	2008	2009
	Aantal uitgevoerde inspecties	69	62	105	75
3 Spoorwegwet	veiligheid in geding, gevaar of hinder	54%	60%	71%	79%
	Aantal positieve inspecties irt art 3 Spw	38	37	75	55
2.7.2 NVW –VWV	LWB voldoet opgedragen taken	87%	79%	84%	97%
2.7.4 NVW –VWV	VHM voldoet opgedragen taken	81%	65%	83%	93%
2.8.4 NVW - VWV	WBI BD/GW voldoet aan eisen	90%	92%	95%	96%
2.8.5 NVW – VWV	Instructie - PW voldoet aan eisen	72%	71%	76%	91%
5.2 NVW - VWV	Wijkplaats voldoet aan eisen	100%	94%	100%	97%
6.1 NVW - VWV	Signalerende kleding voldoet	93%	95%	100%	100%
NVW Brancherichtlijn	Fysieke afscherming afbakening	87%	95%	90%	99%

Tabel 1: overzicht nalevingniveau in relatie tot artikel 3 Spoorwegwet

Uit de inspectieresultaten is vastgesteld dat nog steeds de opgestelde instructie persoonlijke waarneming het grootste aandeel heeft dat kan leiden tot onveilige situaties. Ook is vastgesteld dat de naleving van de opgedragen taken van de veiligheidsfunctionarissen VHM weliswaar verbeterd is maar nog steeds relatief laag is. Hetzelfde geldt voor de instructies voor PW. Het aantal tekortkomingen met betrekking tot fysieke afscherming/afbakening is afgelopen jaar afgenomen. Een mogelijke oorzaak van het relatief lage naleefniveau met betrekking tot de opgedragen taken van de VHM kan nog steeds liggen in de huidige complexiteit van het aantal verschillende soorten van

functionarissen. Zo komt het nog steeds voor dat de functionaris grenswachter voor de baanwerkers optreedt als de veiligheidsfunctionaris VHM en hen tijdens het werken waarschuwt voor naderend treinverkeer.

4.2.1 WBI BD/GW en Instructie PW

Uit de inspectieresultaten blijkt dat er grote verschillen zijn in de kwaliteit van de instructies. De WBI BD/GW is in 40 inspectie situaties gecontroleerd. Daarbij zijn in 3 gevallen 1 of meer tekortkomingen geconstateerd met risico voor mogelijke veiligheidsincidenten. Bij 35 inspecties zijn de instructies PW gecontroleerd. Daarbij zijn in 7 gevallen 1 of meer tekortkomingen geconstateerd. Daarbij was in 6 situaties sprake van mogelijke aanwezigheid van veiligheidsincidenten in relatie tot artikel 3 Spoorwegwet.

4.3 Vergelijking procescontractaannemers

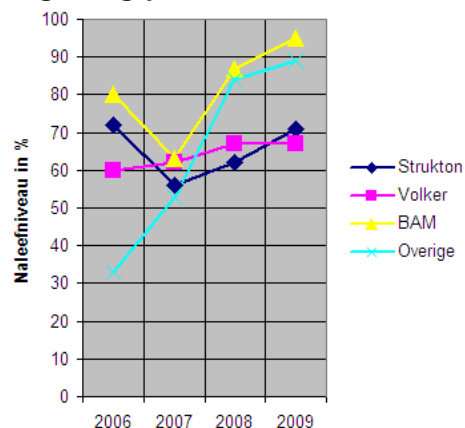
De procescontractaannemers zijn meestal de eerst verantwoordelijke en aanspreekbare partij voor het organiseren van een veilige werkplek. Zij dienen te voldoen aan door de opdrachtgever/infrabeheerder gestelde kwaliteitseisen en hiervoor ook een door de infrabeheerder afgegeven erkenning te bezitten. Hiermee wordt beoogd dat bij werkzaamheden aan de spoorinfra de veiligheid op eenduidige wijze is geborgd. De inspecties laten zien dat de kwaliteit van de veiligheid tijdens de uitvoering van het werk onderling verschilt. Ook dit jaar is daarom een uitsplitsing gemaakt van het aantal inspecties en bevindingen tussen de verschillende procescontractaannemers. Daarbij is gekeken naar die onderwerpen van tabel 1 waarvan de naleefniveaus relatief laag zijn: (1) veiligheid in geding, gevaar of hinder, (2) LWB voldoet opgedragen taken, (3) VHM voldoet opgedragen taken en (4) instructie – PW voldoet aan eisen.

Onderscheid is gemaakt tussen de procescontractaannemers Strukton, Volker en BAM. Alle andere aannemers zijn onder de categorie "overige" samengebracht.

4.3.1 Naleefniveau veiligheid in geding per aannemer

Grafiek 1 toont de naleefniveaus van de verschillende PCA's voor het onderwerp "veiligheid in geding, gevaar of hinder" over de afgelopen vier jaar.

Uit de grafiek blijkt dat BAM de afgelopen jaren het hogere naleefniveau heeft doorgezet in vergelijking tot



Grafiek 1: Naleefniveau veiligheid in geding

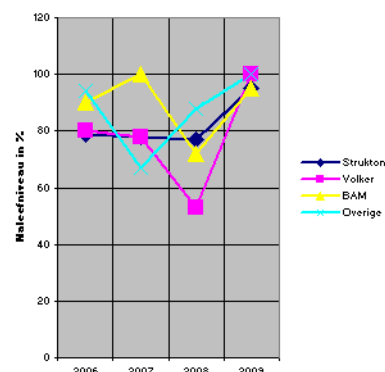
de andere PCA's. Ook laat BAM over de jaren heen de meeste verbetering zien.

Door de groep overige aannemers is de ingezette verbetering ook doorgezet. Strukton heeft het naleefniveau verbeterd ten opzichte van vorig jaar en Volker stagneert in verdere verbetering .

4.3.2 Naleefniveau opgedragen taken LWB per aannemer

Grafiek 2 toont de naleefniveaus van de verschillende PCA's voor het onderwerp "opgedragen taken LWB" over de afgelopen vier jaar.

De grafiek laat zien dat bij ieder PCA het naleefniveau in 2009 m.b.t. de opgedragen taken LWB sterk is verbeterd. Allen presteren nagenoeg op een gelijk naleefniveau van bijna 100%.



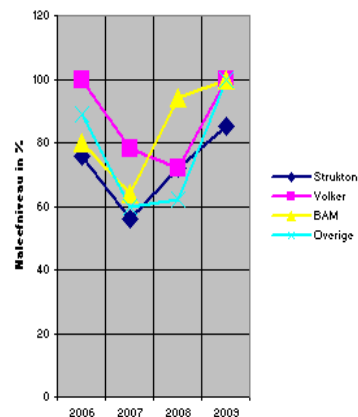
Grafiek 2: Naleefniveau opgedragen taken LWB

4.3.3 Naleefniveau opgedragen taken VHM per aannemer

Grafiek 3 toont de naleefniveaus van de verschillende PCA's voor het onderwerp "opgedragen taken VHM" over de afgelopen vier jaar.

De grafiek laat zien dat alle drie PCA's het naleefniveau in 2009 m.b.t. de opgedragen taken VHM is verbeterd. Alleen het naleefniveau bij Strukton blijft op 85% staan.

Bij Volker is sprake van een verbetering in 2009 t.o.v. 2008.

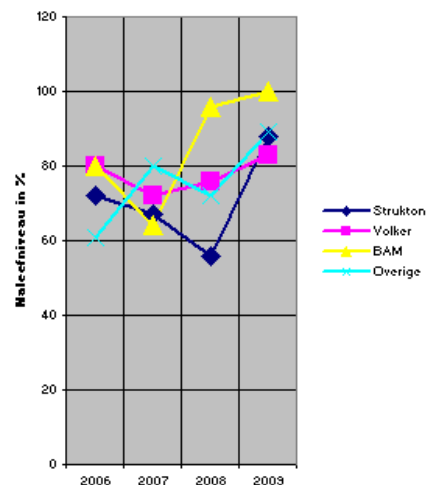


Grafiek 3: Naleefniveau opgedragen taken VHM

4.3.4 Naleefniveau inspectie instructie PW per aannemer

Grafiek 4 toont de naleefniveaus van de verschillende PCA's voor het onderwerp "instructie PW" over de afgelopen vier jaar.

De grafiek laat zien dat de PCA BAM ten opzichte van vorig jaar de ingezette verbetering in naleving doorzet. De PCA Strukton en Volker verbeteren het naleefniveau wel maar blijven tussen de 80% en 85% staan. De in 2008 ingezette daling in naleefniveau is in ieder geval gekeerd naar verbetering.



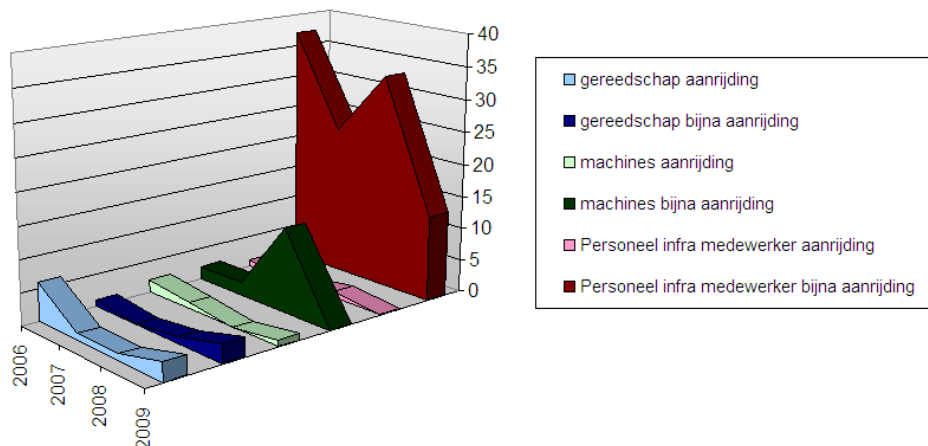
Grafiek 4: Naleefniveau instructie PW

4.4 Maatregelen onveilig situaties, interventies

Bij 16 van de 75 inspecties zijn tekortkomingen geconstateerd, waarbij sprake was van een reële kans op een veiligheidsincident. In deze situaties zijn door de ondertoezicht gestelde direct initiatieven genomen of middels toegepaste bestuursdwang maatregelen getroffen om deze ongewenste situatie direct te doen ophouden. Bij 11 van deze tekortkomingen zijn schriftelijke waarschuwingsbrieven gezonden aan de verantwoordelijk ondertoezicht gestelde. In een voorkomend geval is ook mondeling voorlichting gegeven.

4.5 Verloop aanrijdgevaar baanwerken

Aanrijdingen en bijna aanrijdingen worden geregistreerd in het management informatie systeem ongevallen (Misos). Veelal zijn deze meldingen afkomstig van machinisten die tijdens hun werk hiermede worden geconfronteerd. Het aantal meldingen van aanrijdingen en bijna aanrijdingen laat de afgelopen jaar een dalende lijn zien. Alleen de voorvallen met gereedschappen lieten in voorgaande jaren een beter beeld zien. Onderstaande grafiek laat het verloop van de meldingen van de aanrijdingen en bijna aanrijdingen zien die een relatie hebben met het werken aan het spoor. De bijna aanrijdingen hebben het grootste aandeel in de meldingen.



Grafiek 5: Verloop meldingen van ongevallen en bijna ongevallen 2006 t/m 2009
De afname van (bijna) aanrijdingen met personen is een positieve ontwikkeling.

4.6 Belangrijkste resultaten

Het totaal naleefniveau met betrekking de inspecties baanwerken is ook in 2009 verbeterd (54% in 2006, 60% in 2007, 71% in 2008 en 73% in 2009). Bij de formulering en berekening van de hazards bij de spoordiscipline staat het onderwerp baanwerken op nummer 2 van de toprisico's. Omdat hiervoor geen nalevingsdoelstellingen zijn geformuleerd is hiervoor in het afgelopen jaar op onderdelen een voorstel gedaan (zie tabel 2, laatste kolom). De onderbouwing voor de onderwerpkeuze en het actuele nalevingniveau komen uit de rapportage "Inspectie resultaten baanwerken 2008".

regel NVW	Omschrijving	Naleving 2008 (n = 105)	Naleving 2009 (n = 75)	Doelstelling naleving
2.7.2	LWB voldoet opgedragen taken	84	97	90
2.7.4	VHM voldoet opgedragen taken	83	93	90
2.8.4	WBI voldoet aan eisen	95	96	90
2.8.5	Instructie PW voldoet aan eisen	76	91	90
5.2	Wijkplaats voldoet aan eisen	100	97	100
6.1	Signalerende kleding voldoet	100	100	90
NVW	Fysieke afscherming afbakening	90	99	90

Tabel 2: overzicht doelstelling nalevingniveau NVW

Met uitzondering van 'de wijkplaats voldoet aan eisen' zijn alle geformuleerde doelstellingen afgelopen jaar gerealiseerd. Ondanks dat alle overige doelstellingen zijn gerealiseerd dienen de "Instructie PW" en "VHM voldoet opgedragen taken" toch nog aandacht te krijgen.

Vanuit het Normenkader Veilig Werken zijn aan de instructie PW eisen gesteld die van invloed zijn op de veiligheid. Het nalevingniveau van deze eisen is het afgelopen jaar verbeterd (72% in 2006, 71% in 2007, 76% in 2008 en 91% in 2009). Ondanks deze verbetering is het kwaliteitsniveau laag en het risico van veiligheidsincidenten groot.

De PCA BAM presteert gemiddeld over de gehele linie, met 85%, hoger dan de andere PCA's en de groep overige.

De PCA Strukton scoort met een gemiddeld nalevingniveau van 72% voor de 'taken VHM' en 71% voor 'Instructie PW' hoger dan voorgaande jaren maar scoort nog steeds het laagst.

De PCA Volker scoort met een gemiddeld nalevingniveau van 64% voor 'Veiligheid in geding' en 78% voor 'Taken LWB' het laagst.

5 Conclusie

De totale inspectieresultaten baanwerken 2009 laten in zijn algemeenheid, in vergelijking met voorgaande jaren, een gematigd positief beeld zien met betrekking tot het nalevingniveau.

5.1 Resultaten

55 inspecties van de 75 voldeden aan alle eisen waarbij de directe veiligheid in het geding was. Hiermede is een totaal nalevingpercentage van 73% over de uitgevoerde inspecties gerealiseerd.

Het voorgaande jaar was dit percentage 71%. In 16 situaties was de veiligheid in het geding of kon gevaar en/of hinder voor het spoorverkeer ontstaan. Bij 20 inspecties werden één of meer tekortkomingen (in totaal 36) geconstateerd.

Uit de inspectieresultaten blijkt dat daar waar de veiligheid in het geding was dat de voornaamste redenen daarvoor onjuist of onvolledig opgestelde schriftelijke instructies zijn. De instructie PW verdient in deze bijzondere aandacht.

De functionarissen leiderwerkplekbeveiliging en veiligheidsman geven nog onvoldoende invulling aan de in branche regelgeving opgedragen taken en verantwoordelijkheden. De kwaliteit van de te realiseren veiligheid kan hiermede verbeteren.

In de praktijk blijkt dat veelal de waarde van goede schriftelijke instructies worden onderschat. In voorkomende gevallen dat schriftelijke instructies ter plaatse niet kunnen worden toegepast blijft melding naar de eigen organisatie veelal achterwege.

5.2 Oordeel

Ondernemingen presteren op de kwaliteit van de schriftelijke instructies onvoldoende. In nagenoeg alle gevallen was er tevens sprake van mogelijke veiligheidsincidenten. Gezien de resultaten blijkt dat nog steeds het grootste risico bij de instructie PW aanwezig is. Om die reden lijkt het ambitie niveau van de minister om deze vorm van werk naar 0% te reduceren nog steeds gerechtvaardigd.

De kwaliteit van de op te stellen instructies dient vanuit het veiligheidsdenken en door een zich zelfrespecterende onderneming met een kwaliteitszorgsysteem een vanzelfsprekendheid te zijn. Tot op heden komen nog steeds teveel instructies voor waarin onvoldoende specifiek de te nemen veiligheidsmaatregelen staan beschreven. De werkenden dienen hierdoor op specifieke situaties zelf (onverantwoorde) keuzes te maken. In die gevallen waarin de kwaliteit nog steeds tekort

schiet geeft de Inspectie een signaal af aan de ondernemingen opdat verbetertrajecten en kwaliteitsborging plaatsvinden.

5.3 Inspecties baanwerken 2010

Sinds 1 januari 2010 is behalve de AI ook de IVW medebevoegd om toezicht te houden op het werken op en aan spoorwegen op grond van de Arbeidsomstandighedenwet. De IVW richt zich hierbij op het voorkomen van het gevaar op aanrijding van baanwerkers. De IVW kan nu naast de bevoegdheden die zij al had op basis van de Spoorwegwet ook gebruik maken van de vergaande bevoegdheden op basis van de Arbeidsomstandighedenwet. Dit betreft onder meer het opmaken van boeterapporten en het (preventief) stilleggen van werkzaamheden.

Daar waar bij toekomstige inspecties geconstateerd wordt dat de instructie onvoldoende de veiligheid borgt en sprake is van mogelijke veiligheidsincidenten waarbij sprake zal zijn van (ernstig) gevaar voor het spoorverkeer of personen zal worden opgetreden conform het handhavingsbeleid AI/IVW.

Ten aanzien van de afhandeling van de geconstateerde feiten van de arbeidsomstandigheden wetgeving blijven de boetes en de afhandeling van bezwaar- en beroepsprocedures een verantwoordelijkheid van de Minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid.

Erop vertrouwend dat de branche zelf het toezicht en de handhaving van hun eigen regels meer vorm gaat geven zal de aandacht van de IVW tijdens de inspectie baanwerken meer op wetgeving dan op branche regelgeving zijn gericht.

De inspectie baanwerken wordt in 2010 voortgezet in een vernieuwde vorm. In tegenstelling tot voorgaande jaren zullen tijdens de inspecties gelijktijdig de arbeidsomstandigheden van de werknemers op de werkplek worden getoetst aan de wettelijke kaders van de Arbeidsomstandigheden wet en het Arbeidsomstandighedenbesluit. Deze inspecties maken deel uit van het generale werkpakket van de inspecteurs.

Gebruikte afkortingen

AI: Arbeidsinspectie
BD: buiten dienst
Bsp: Besluit spoorwegpersoneel
FA: fysiek afscherming/afbakening
GW: gegarandeerde waarschuwing
LOD: last onder dwangsom
LWB: Leiderwerkplekbeveiliging
NVW: Normenkader Veilig Werken
OVS: Overleg veiligheid spoorwegen
PCA: procescontractaannemer
PW: persoonlijke waarneming
Rsp: Regeling spoorwegpersoneel
Sww: Spoorwegwet
VWV: Voorschrift voor veilig werken
VHM: Veiligheidsman
WBI: werkplekbeveiligingsinstructie

Bijlagen

Teksten wetgeving en brancheregeling.

Artikel 3 Spoorwegwet

Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de spoorweg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de spoorweg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

Artikel 49 Spoorwegwet

1. Personen die binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem een veiligheidsfunctie uitoefenen dienen, behoudens bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde uitzonderingen, te voldoen aan de bij of krachtens algemene maatregel van bestuur voor de uitoefening van die functie gestelde eisen inzake:

- a. minimumleeftijd;
- b. medische en psychologische geschiktheid;
- c. algemene kennis, bekwaamheid en ervaring;
- d. beheersing van de Nederlandse taal.

2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden regels gesteld over de wijze waarop dient te worden aangetoond dat aan de in het eerste lid bedoelde eisen wordt voldaan.

Artikel 50 Spoorwegwet

1. Personen die binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem een veiligheidsfunctie uitoefenen, beschikken, behoudens bij algemene maatregel van bestuur vastgestelde uitzonderingen, over:

- a. een certificaat van bekwaamheid, afgegeven door een door Onze Minister aangewezen exameninstituut, waaruit blijkt dat zij voldoen aan de in artikel 49, eerste lid, onderdeel c, bedoelde eisen;
- b. een geldige verklaring van medische geschiktheid en een geldige verklaring van psychologische geschiktheid, afgegeven door een door Onze Minister aangewezen keuringsinstituut, waaruit blijkt dat zij voldoen aan de in artikel 49, eerste lid, onderdeel b, bedoelde eisen.

2. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gesteld over de afgifte, de inhoud en de geldigheid van de in het eerste lid bedoelde documenten alsmede over de aanwijzing van exameninstellingen en keuringsinstellingen.

Artikel 51 Spoorwegwet

1. Degene onder wiens gezag binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend verschaft, behoudens bij algemene maatregel van bestuur omschreven uitzonderingen, aan degene die de betrokken functie uitoefent, die beschikt over de in artikel 50, eerste lid, bedoelde documenten en die naar zijn oordeel beschikt over de voor de uitoefening van die functie vereiste specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid, een bedrijfspas.

2. De bedrijfspas voldoet aan de bij of krachtens algemene maatregel

van bestuur gestelde eisen.

3. De houder van de bedrijfspas is verplicht die pas op eerste vordering te tonen aan de krachtens de artikelen 69 en 86 met het toezicht op de naleving onderscheidenlijk de opsporing van strafbare feiten belaste personen.

4. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur worden nadere regels gesteld over:

- a. de voor de uitoefening van veiligheidsfuncties vereiste specifieke, taakgebonden en bedrijfsgebonden kennis en bekwaamheid;
- b. de geldigheidsduur van bedrijfspassen.

Artikel 52 Spoorwegwet

Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur kunnen, met het oog op de veiligheid, regels worden gesteld over de bedrijfsvoering en de organisatiestructuur van degene onder wiens gezag binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem een veiligheidsfunctie wordt uitgeoefend.

Artikel 53 Spoorwegwet

Het is verboden een veiligheidsfunctie binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem te doen uitoefenen door een persoon:

- a. die niet beschikt over de in artikel 50, eerste lid, bedoelde documenten;
- b. waarvan men weet of redelijkerwijs moet weten dat hij niet voldoet aan de voor de uitoefening van de functie gestelde eisen als bedoeld in artikel 49.

Artikel 54 Spoorwegwet

Degene onder wiens gezag een persoon die binnen het hoofdspoorwegverkeerssysteem een functie, niet zijnde een veiligheidsfunctie, uitoefent die van invloed kan zijn op de veiligheid van het verkeer over hoofdspoorwegen, draagt er zorg voor dat die persoon daartoe geschikt is en de nodige kennis en bekwaamheid bezit.

Artikel 76, lid 1, Spoorwegwet

1. Onze Minister is bevoegd tot toepassing van bestuursdwang ter handhaving van de bij of krachtens deze wet gestelde verplichtingen, voorzover het de aan hem bij of krachtens deze wet toegekende bevoegdheden betreft.

Artikel 77, lid 1, Spoorwegwet

1. Onze Minister kan een bestuurlijke boete opleggen ter zake van overtreding van de artikelen 33, zevende lid, 36, eerste lid, 53, en 96, tweede lid.

Artikel 81 Spoorwegwet

1. De door Onze Minister daartoe aangewezen ambtenaar of de voor de overtreding bevoegde toezichthouder maakt van de overtreding een rapport op.

2. Het rapport is gedagtekend en vermeldt:
 - a. de naam van de overtreder;
 - b. de overtreding alsmede het overtreeden voorschrift;
 - c. zo nodig een aanduiding van de plaats waar en het tijdstip waarop de overtreding is geconstateerd.
3. Een afschrift van het rapport wordt uiterlijk bij de bekendmaking van de beschikking tot oplegging van de bestuurlijke boete aan de overtreder toegezonden of uitgereikt.
4. Indien van de overtreding een proces-verbaal, als bedoeld in artikel 152 van het Wetboek van Strafvordering, is opgemaakt, treedt dit voor de toepassing van deze paragraaf in de plaats van het rapport.
5. Op verzoek van de belanghebbende die het rapport wegens zijn gebrekkige kennis van de Nederlandse taal onvoldoende begrijpt, draagt Onze Minister er zoveel mogelijk zorg voor dat de inhoud van het rapport aan de betrokkene wordt meegedeeld in een voor hem begrijpelijke taal.

Artikel 82 Spoorwegwet

1. Onze Minister stelt de overtreder desgevraagd in de gelegenheid de gegevens waarop het opleggen van de bestuurlijke boete, dan wel het voornemen daartoe, berust, in te zien en daarvan afschriften te vervaardigen.
2. In afwijking van afdeling 4.1.2 van de Algemene wet bestuursrecht stelt Onze Minister de overtreder in de gelegenheid om binnen een redelijke termijn naar keuze schriftelijk of mondeling zijn zienswijze naar voren te brengen.
3. Indien de overtreder zijn zienswijze mondeling naar voren brengt, zorgt Onze Minister op verzoek van de overtreder die de Nederlandse taal onvoldoende beheerst, voor bijstand door een tolk, tenzij redelijkerwijs kan worden aangenomen dat daaraan geen behoefte bestaat.
4. Indien Onze Minister nadat de overtreder zijn zienswijze naar voren heeft gebracht, beslist dat:
 - a. voor de overtreding geen bestuurlijke boete zal worden opgelegd of
 - b. de overtreding met het oog op strafvervolgning aan het openbaar ministerie zal worden voorgelegd, wordt dit schriftelijk aan de overtreder medegedeeld.

Artikel 83 Spoorwegwet

De beschikking tot oplegging van de bestuurlijke boete vermeldt de naam van de overtreder en het bedrag van de boete.

Artikel 84 Spoorwegwet

1. Degene die aan een handeling van Onze Minister redelijkerwijs de gevolgtrekking kan verbinden dat aan hem een bestuurlijke boete zal worden opgelegd, is niet langer verplicht ten behoeve van deze oplegging inlichtingen over de overtreding te verstrekken.
2. De overtreder wordt hierop gewezen alvorens hem mondeling wordt gevraagd inlichtingen te verstrekken, en in ieder geval wanneer hij in de gelegenheid wordt gesteld over het voornemen tot oplegging van de bestuurlijke boete zijn zienswijze naar voren te brengen.

Artikel 85 Spoorwegwet

Indien een bestuurlijke boete is opgelegd, dan wel een kennisgeving als bedoeld in artikel 82, vierde lid, onderdeel a, is verzonden, heeft dit dezelfde rechtsgevolgen als een kennisgeving van niet verdere vervolging als bedoeld in artikel 243 van het Wetboek van Strafvordering, met dien verstande dat artikel 245a van dat wetboek niet van toepassing is.

Artikel 87, lid 1, Spoorwegwet

1. Overtreding van de artikelen 4, vierde lid, 19, 21, 22, eerste lid, onderdelen c en d, en 51, derde lid, alsmede overtreding van de krachtens hoofdstuk 2 en de artikelen 64, tweede lid, 65, eerste lid, en 94 vastgestelde voorschriften, voorzover die overtreding daarbij uitdrukkelijk als strafbaar feit is aangemerkt, wordt gestraft met hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de tweede categorie.

Teksten kritische inspectiepunten brancheregelgeving

De LWB heeft hierbij de volgende (kern)taken:

1. Het aantoonbaar beoordelen van de aangeleverde veiligheidsinstructie op veilige uitvoerbaarheid en beargumenteren van de beoordeling als de maatregelen niet voldoen.
2. Het aantoonbaar verzorgen van de veiligheidsinstructie aan uitvoerenden.
3. Het (laten)uitvoeren van de in de WBI voorgeschreven veiligheidsmaatregelen door een leider Lokale Veiligheid (LLV) of werktreinbegeleider (WTB).
4. Het houden van toezicht op de naleving van veiligheidsmaatregelen, zelf het goede voorbeeld geven en het escaleren naar de WB-U en stopzetten van het werk als de veiligheid dit naar zijn oordeel vereist.
5. Het evalueren van de veiligheidsmaatregelen en de veiligheidsorganisatie na afloop van de werkzaamheden en het doorgeven van de resultaten aan de WB-U/V&G-coördinator uitvoeringsfase.

De Vhm heeft hierbij de volgende (kern)taken:

1. Het aantoonbaar beoordelen van de veiligheidsinstructie op veilige uitvoerbaarheid en het beargumenteren van zijn beoordeling als de maatregelen niet voldoen.
2. Verzorgen van een aantoonbare veiligheidsinstructie aan uitvoerenden, tenzij de LWB of LLV dit verzorgt.
3. Het uitvoeren van de veiligheidstaken.
4. Het houden van toezicht op de naleving van veiligheidsmaatregelen, zelf het goede voorbeeld geven, en het escaleren naar de LWB/LLV stopzetten van het werk als de veiligheid dit naar zijn oordeel vereist.
5. Het evalueren van de veiligheidsmaatregelen en de veiligheidsorganisatie met de LWB of LLV of V&G coördinator uitvoeringsfase na afloop van de werkzaamheden.

Eisen instructies:

In zowel het plan Gegarandeerde Waarschuwing als de instructie Persoonlijke Waarneming zijn ten minste opgenomen:

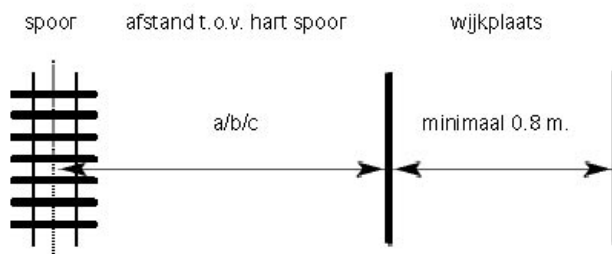
- de aard van de werkzaamheden;
- datum alsmede start- en eindtijd van de werkzaamheden;
- exacte aanduiding en contouren van de werkplek en de veilige wijkplaats;
- uitgewerkte veiligheidsmaatregelen;
- communicatievorm, communicatiemiddelen en wijze van communiceren.

Het Plan GW of de Instructie PW is aanwezig op de werkplek en is gebaseerd op een RI&E

De wijkplaats

Een wijkplaats is een veilige plek waar werkkenden, eventueel met hun materialen en gereedschappen, zich zodanig op kunnen stellen, dat aanrijdgevaar is uitgesloten. Voor het bereiken van de wijkplaats is het verboden in dienst zijnde sporen over te steken.

Wijkplaatsen moeten te allen tijde buiten het Rode Meetgebied worden gesitueerd in verband met de mogelijke passage van zogenaamde buiten profieltreinen, een en ander conform onderstaand schema:



Met voldoende afstand worden de waarden a, b en c bedoeld, zoals opgenomen in onderstaande tabel:

snelheid in km/h	veilige opstelafstand t.o.v. hart spoor in meters	afstand t.o.v. dichtstbijzijnde spoorstaaf in meters
0-140	a. 2,25	1,50
141-160	b. 2,40	1,65
161-200	c. 2,75	2,00

De lengte van de wijkplaats is afhankelijk van de risico's, het aantal personen en/of het materiaal/gereedschap dat in gebruik is.

Algemene eisen signalerende kleding:

- Veiligheidsmannen en grenswachters dragen een fluorescerend oranje vest met reflecterende strepen.
- Alle ploegleden en overige aanwezigen op de werkplek dragen een fluorescerend geel vest met reflecterende strepen.
- Alleengaanden dragen een fluorescerend geel vest met reflecterende strepen.

Signalerende kleding moet voldoen aan de eisen van NEN-EN-471. Kleding met kruisvormige reflecterende strepen is niet toegestaan. Het is evenmin toegestaan onder een geel vest rode- of oranjekeurige kleding te dragen.

