

Memo

memonummer 04155830.0
datum 30 maart 2017
aan Wim de Kwant ExxonMobil
Jan Knuistingh Neven Stedin
Niels Bakker Schiphol
Angela Schalken ECT
van Marije Vos Antea Group adviesgroep SAVE
Monique Berrevoets -
Steenbakker
kopie
project CD88 Ministerie I&M veiligheidsregelgeving werken aan spoor
projectnr. 0415583.00
betreft Inleiding expertsessie

Achtergrond

In 2016 is het project Beheer Onderhoud Vervanging (BOV) voor spoorinfrastructuur voor de komende jaren beoordeeld en afgezet tegen de regelgeving op basis van het Normenkader Veilig Werken (NVW). Het vooruitzicht hierbij is dat in de komende jaren veel hinder voor het treinverkeer wordt verwacht door de noodzakelijke werkzaamheden.

In de beleving van de spoorsector is de veiligheidsregelgeving voor spoor doorgeschoten in de veiligheidsmaatregelen die getroffen moeten worden bij het uitvoeren van werkzaamheden op en rond het spoor. Volgens ProRail geeft het Voorschrift Veilig Werken (VVW) meer ruimte om veilig werken te faciliteren met voldoende ruimte voor de doorgang van het treinverkeer dan waar gebruik van wordt gemaakt door de uitvoerende partijen.

Elke drie jaar wordt het VVW aangepast. Dit vindt ook dit jaar plaats.

Het ministerie van I&M wil graag in een onafhankelijk onderzoek van experts uit andere werkvelden horen in hoeverre de gestelde veiligheidsregelgeving proportioneel is ten opzichte van de hinder voor het treinverkeer. Afhankelijk van de bevindingen uit deze onderzoeken wordt het Voorschrift Veilig Werken mogelijk aangepast.

Normenkader en Voorschrift Veilig Werken

Het huidige Normenkader Veilig Werken (NVW) is een overkoepelend document voor "alle railinfrabeheerders, opdrachtgevers en opdrachtnemers en werkgevers die proces- en projectmatige werkzaamheden (laten) uitvoeren aan railinfrastructuur die valt onder de Spoorwegwet of de Wet lokaal spoor, gedurende de hele levenscyclus van het systeem." De praktische uitwerking is vastgelegd in de onderliggende Voorschriften voor Veilig Werken (VVW's) en Brancherichtlijnen.

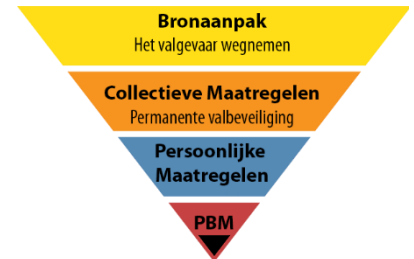
Het doel van het NVW is:

- het aantoonbaar bereiken en/of handhaven van het redelijkerwijs, hoogst haalbare veiligheidsniveau ten aanzien van aanrijd- en elektrocutiegevaar;
- het sturen op het verbeteren van de veiligheidsprestaties bij het uitvoeren van werkzaamheden in of nabij de railinfrastructuur.

In het VVW wordt achtereenvolgens het bouwproces in relatie tot de veiligheid toegelicht, de arbeidshygiënische strategie, de veilige werkplek en de veiligheidsorganisatie. De uitwerking van de veilige werkplek is beperkt tot aanrijdgevaar en elektrocutiegevaar.

Arbeidshygiënische strategie

Werkgevers moeten hun werknemers een veilige omgeving bieden om te werken. Conform de Arbeidshygiënische strategie (AHS) moet worden uitgegaan van het hoogste niveau van veiligheid, de bron aanpak. Als het volgens het redelijkerwijs-principe niet mogelijk is om maatregelen op een hoger niveau toe te passen, mag worden besloten tot een lager niveau. Elke afschaling naar een lager niveau moet onderbouwd worden met overtuigende argumenten. Hierbij mag rekening worden gehouden met het redelijkerwijs principe. Bij het redelijkerwijs principe wordt rekening gehouden met technische, uitvoerende en economische redenen.



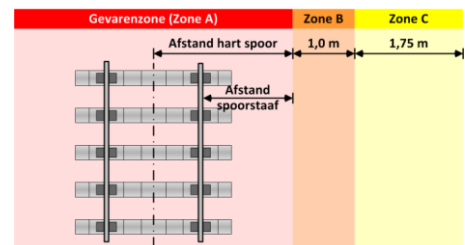
Veilige werkplek

Om aanrijd en/of electrocutie gevaren te voorkomen is de eerste bronmaatregel het buitendienststellen (BD) van een baanvak waarin werkzaamheden worden verricht. Hiermee wordt voorkomen dat mensen en treinen met elkaar in aanraking komen of dat mensen in contact komen met spanningvoerende delen. Dit heeft echter een groot effect op de beschikbaarheid van het spoor.

Overige veiligheidsbeheersmaatregelen zijn: Beheerste Toelating (BT), Fysieke Afscherming (FA), Gegarandeerde Waarschuwing (GW), Persoonlijke Waarneming (PW) of een Taak Eigen Veiligheid (TEV).

De mate van beschikbaarheid van het spoor neemt toe naarmate er meer afschaling plaatsvindt in de veiligheidsbeheersmaatregelen.

Er wordt momenteel beperkt gebruik gemaakt van de mogelijkheden voor afschaling. Als reden is aangegeven dat het niet altijd duidelijk is op basis van welke argumenten afschaling mogelijk is.



Beheer, onderhoud en gebruik van het spoor: rolverdeling

ProRail zorgt voor voldoende capaciteit, betrouwbaarheid en veiligheid op het spoor. Daarbij zijn zij verantwoordelijk voor de aanleg, het onderhoud, het beheer en de veiligheid van het spoorwagennet in Nederland. In opdracht van en voor rekening van het Ministerie van I&M beheren zij het spoor. Als onafhankelijke partij verdeelt ProRail de capaciteit op het spoor onder de vervoerders.

De vervoerders zijn verantwoordelijk voor de 'productie' op het spoor: zij vervoeren reizigers en goederen en betalen daarvoor een (kilometer)vergoeding aan de beheerder van het spoor (ProRail). De vervoerders ondervinden hinder van beheer- en onderhoudswerkzaamheden door een verminderde beschikbare capaciteit.

Voor het onderhoud en beheer maakt ProRail gebruik van uitvoerende partijen, aannemers die de benodigde werkzaamheden uitvoeren binnen de gestelde kaders. Op basis van een ontwerp worden veiligheidskaders gesteld die de ruimte bieden aan de aannemer om veilig de werkzaamheden te kunnen uitvoeren. Bij de verdere uitwerking van het ontwerp tot en met uitvoering zijn er geen incentives voor de aannemende partij om de veiligheidskaders aan te passen, zodanig dat er minder hinder ontstaat voor de vervoerders.

Expertsessie

Tijdens de expertsessie horen wij graag van de veiligheidsexperts uit andere werkvelden:

- Is de aanpak uit de Arbeidshygiënische strategie herkenbaar?
- Wordt er in de eigen sector gebruik gemaakt van het afschalen binnen de AHS en zo ja, hoe dit wordt aangepakt?
- Wordt er gebruik gemaakt van kwantitatieve of kwalitatieve afwegingen bij het kiezen voor veiligheidsmaatregelen?
- Hoe is de relatie tussen de productie van het bedrijf en de Arbeidshygiënische strategie?