

ProRail

Veiligheidsregistratie

Instructie voor het registreren van veiligheidsincidenten

Publiek

Van CVB
Auteur

Kenmerk
Versie
Datum 14 januari 2008
Bestand Veiligheidsregistratie Instructie webtekst1[1].doc

Status

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
2	Veiligheid, Milieu en Juridisch Beheer	3
3	Doel van deze instructie	3
4	Veiligheidsinstructie	4
4.1	Wat verandert er?	4
4.2	Ongeval	4
4.3	Verhoogd risico	4
5	Veiligheidschema	5
6	Ongevalemelding	7
7	Schermafbeelding registratie Ongeval	9
8	Verhoogd risico melding	11
9	Schermafbeelding registratie Verhoogd risico	13
10	De belangrijkste punten op een rij	14

1 Inleiding

We doen ons uiterste best om ze te voorkomen, maar helaas doen zich regelmatig veiligheidsincidenten voor op of rond het spoor. Sommige van deze veiligheidsincidenten leiden tot ongelukken. Het is één van de taken van ProRail om het aantal veiligheidsincidenten tot een minimum te beperken. Hierover worden meerjarenafspraken met het ministerie van Verkeer & Waterstaat gemaakt.

Door veel aandacht voor de veiligheid te hebben, proberen we incidenten, die kunnen leiden tot ongelukken, te voorkomen. De treindienstleider speelt hierin een belangrijke rol. Gevaarlijke situaties worden door mensen in het veld, zoals machinisten, procesleiders perron of de politie waargenomen en gemeld aan de treindienstleider. Als de treindienstleider een gevaarlijke situatie registreert, wordt de oorzaak ervan onderzocht. Een maatregel, om te voorkomen dat incidenten zich herhalen, kan bijvoorbeeld het plaatsen van een bord 'Verboden toegang' zijn. Maar er kunnen ook zwaardere maatregelen worden getroffen.

De registratie verschaft ProRail ook inzicht in het aantal malen dat een dergelijke situatie zich voordoet.

2 Veiligheid, Milieu en Juridisch Beheer

De afdeling 'Veiligheid, Milieu en Juridisch Beheer' (VMJB) van Inframangement heeft als taak om het management van ProRail, het Ministerie van V&W en de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW) te informeren over het aantal ongevallen per soort. Voorbeelden van soorten zijn: botsingen trein-trein, ontsporingen of aanrijding trein-persoon. ProRail streeft ernaar het aantal ongevallen naar beneden bij te stellen.

Een ongeval kent veelal meerdere oorzaken. Ook komt het voor dat aan een ongeval een aantal, soms onschuldig lijkende, meldingen vooraf gaat. Het is niet altijd gemakkelijk om vooraf vast te stellen of de melding veiligheid betreft en kan leiden tot een ongeval. De analisten van de afdeling VMJB zijn daarom in elke melding geïnteresseerd. Alle geregistreerde veiligheidsmeldingen worden door veiligheidsdeskundigen van ProRail/Inframangement gecontroleerd. Hun eventuele bevindingen worden aan de melding toegevoegd. Op basis van de geregistreerde bevindingen en analyses onderneemt ProRail actie om herhaling te voorkomen of om de frequentie ervan te verlagen. Als we jaarlijks een dalende lijn weten te realiseren in het aantal veiligheidsincidenten, daalt ook het aantal ongevallen.

3 Doel van deze instructie

Een zo volledig mogelijk geregistreerde eerste waarneming is van groot belang om een goede analyse te kunnen uitvoeren. Vooral als het om informatie gaat, die niet meer te reproduceren is. Door middel van deze instructie willen we je meer inzicht geven in het hoe, wat en waarom van het vastleggen van een veiligheidsmelding. De kwaliteit van de registratie in termen van uniformiteit, volledigheid, juistheid en leesbaarheid, komt hiermee op een hoger niveau te liggen. Hierdoor kunnen de verantwoordelijke partijen, de veiligheidsdeskundigen van ProRail/IM, hun analyses uitvoeren en vervolgens de juiste maatregelen treffen om dergelijke veiligheidsincidenten in de toekomst te voorkomen.

4 Veiligheidsinstructie

In de veiligheidsdefinitie van ProRail Verkeersleiding wordt een aantal meldingscategorieën onderscheiden. Als er een melding van een incident binnenkomt en hij behoort tot een van de onderstaande categorieën, dan is een registratie in het Monitorsysteem vereist. De categorieën zijn:

- Aanrijding/botsing;
- Ontsporing;
- Door STS schieten/rijden;
- Onregelmatigheden tijdens / na werkzaamheden;
- Brand in trein / voorvallen met gevaarlijke stoffen;
- Vermoeden van veiligheidsstoring van de beveiliging;

Overige zaken, waarvoor een aanwijzing wordt afgegeven.

4.1 Wat verandert er?

De huidige procedure en werkwijzen blijven gehandhaafd. Wat verandert, is dat er nu een algemene instructie over veiligheid is opgesteld, zodat de registratie van veiligheidsmeldingen beter, vollediger en uniformer wordt. Ten behoeve van de eenduidigheid in de registratie introduceren we hierbij twee nieuwe termen: *Ongeval* en *Verhoogd risico*.

4.2 Ongeval

Er is sprake van een *ongeval*, als het incident heeft geleid tot doden, gewonden en/of materiele schade. De procedure is dat de treindienstleider de Backoffice en in sommige gevallen de netwerkbestuurder alarmeert en vervolgens de omroep en het SMC informeert. Een *ongeval* wordt altijd gemeld en in het Monitorsysteem worden geregistreerd.

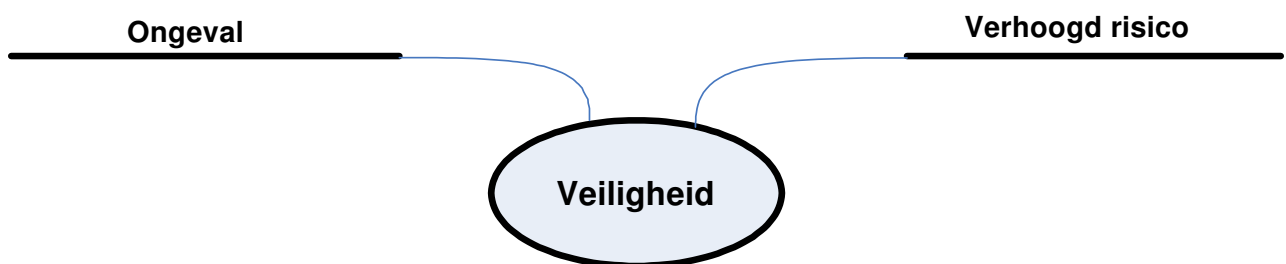
4.3 Verhoogd risico

Als een situatie geen ongeval is, maar tot een ongeval zou kunnen leiden, dus potentieel gevaarlijk is, of als het nodig lijkt om de backoffice te informeren, is er sprake van Verhoogd risico. In tegenstelling tot een ongeval is het bij een verhoogd risico moeilijker om vast te stellen of de melding als onveilig moet worden geregistreerd. Wanneer spreek je van bijvoorbeeld een 'bijna aanrijding'? Dat is niet alleen afhankelijk van de situatie, maar ook van de inschatting van de melder. Het kan zijn dat een machinist melding maakt van een slecht zichtbaar sein. In het Handboek Treindienstleider staat de volgende procedure: Onjuiste seinbeelden/gedoofde seinen/slecht zichtbare seinen. Als u een melding krijgt dat een sein gedoofd of slecht zichtbaar is, of een onjuist seinbeeld toont, deelt u dit mee aan de machinist voordat u een rijweg instelt naar betrokken sein. U geeft na rijweginstelling de machinist toestemming het sein te passeren. Voorts geldt de regel, dat wanneer een machinist meldt dat de veiligheid in het geding is, er sprake is van een onveilige situatie (*verhoogd risico*) en wordt de melding in het monitorsysteem vastgelegd.

5 Veiligheidschema

Om de treindienstleider bij de beoordeling en registratie te ondersteunen, hebben we voor veiligheidsgerelateerde meldingen ongevalindicatoren en verhoogd risico indicatoren vastgesteld.

Het onderscheid tussen Ongeval en Verhoogd risico wordt in onderstaand schema weergegeven.



Schema 2: Veiligheid bestaat uit *ongeval* en *verhoogd risico*

Enkele voorbeelden

Hieronder geven we enkele voorbeelden van meldingen en de route die een melding vervolgens aflegt totdat er geen actie meer nodig is.

Stappen invoeren veiligheidsmelding

- Aanmaken oorzaak (meestal infra)
- Betreft het een veiligheidsmelding – Ja
- Invullen rubricering 'Proces'
- Invullen rubricering 'Oorzaaktype'
- Zonodig invullen 'Toelichting'
- Eventueel koppelen van TVTA's
- Melding Compleet maken en Vrijgeven

Voorbeeld 1

De machinist meldt telefonisch dat er personen langs het spoor lopen.

De treindienstleider handelt conform de procedure AHABV. Hij beoordeelt de situatie als een **Verhoogd risico**. De treindienstleider meldt dit vervolgens aan de OC KLPD. De OC KLPD zorgt ervoor dat iemand van de politie ter plekke gaat kijken en de personen wegstuurt. De treindienstleider gaat over tot een afgifte van een aanwijzing VR (Voorzichtig Rijden) en registreert de melding in het Monitorsysteem (zie 'Stappen invoeren veiligheidsmelding' op de vorige pagina), ook als deze situatie niet tot een vertraging leidt. Nadat de melding door Rol 3

is vrijgegeven, accepteert de fiatteur van de toegewezen partij (in dit geval IM) de melding. De melding wordt vervolgens door IM naar de afdeling [VMJB](#) gestuurd. De afdeling VMJB laat een veiligheidsdeskundige ter plekke de situatie beoordelen. Zijn advies leidt tot het al dan niet nemen van structurele maatregelen om herhaling te voorkomen.

Voorbeeld 2

De machinist meldt telefonisch dat sein 838 op het baanvak Ut-Ah slecht zichtbaar is. De treindienstleider beoordeelt de situatie. Het is een veiligheidsissue, maar er treedt geen TVTA op. De treindienstleider maakt een melding in het Monitorsysteem aan. Hij meldt dit telefonisch aan het SMC, want de melding betreft de infrastructuur. Het SMC legt de melding in hun eigen systeem (Storingsregistratie in SAP) vast en geeft het corresponderende RVO-nummer (Registratie Van Onregelmatigheden) aan de treindienstleider door. Op advies van de veiligheidskundige geeft de storingsanalist de aannemer de opdracht het sein te verplaatsen.

Voorbeeld 3

De machinist meldt telefonisch dat hij een STS-passage heeft gemaakt en/of de treindienstleider krijgt een melding van een onterechte spoorbezetting. De treindienstleider beoordeelt de situatie. Het is een veiligheidssituatie (*Verhoogd risico*) en er treedt ook een TVTA op. De treindienstleider maakt een oorzaakmelding aan en beantwoordt de vraag 'Betreft het veiligheid' met 'Ja'. Vervolgens vult hij de rubricering aan, plaatst eventueel een toelichting en drukt tot slot op knop 'Concept'. Nadat de eventuele TVTA's zijn gekoppeld wordt de melding compleet gemaakt. De melding gaat rechtstreeks naar de betrokken vervoerder die de melding moet accepteren, maar ook naar de afdeling VMJB, die de situatie analyseert en de resultaten in een rapportage verwerkt.

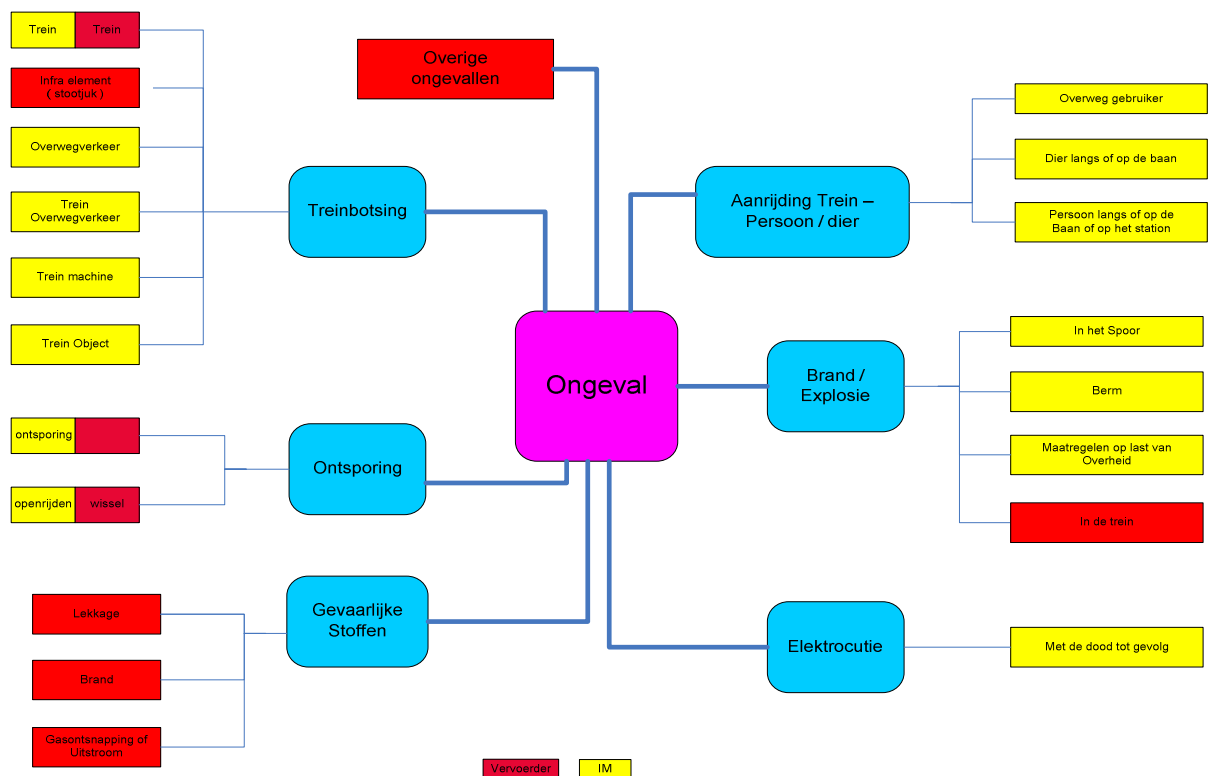
Voorbeeld 4

De machinist meldt telefonisch dat hij een STS-passage heeft gemaakt. Hij meldt tevens dat hij daarna een meervoudig wissel heeft open gereden. De treindienstleider beoordeelt de situatie. De STS-passage is een veiligheidssituatie ([Verhoogd risico](#)) bovendien leidt deze passage tot een TVTA. Maar er is meer aan de hand. De trein heeft ook een meerdelig wissel open gereden. De treindienstleider maakt een oorzaakmelding van de STS aan. Hij vult het treinnummer van de trein in, die de ongeoorloofde passage heeft uitgevoerd. Het ingevulde treinnummer zorgt ervoor dat de melding aan de betreffende vervoerder worden toegewezen. Doordat ook de wissel stuk is belt hij het SMC. Het SMC zal voor de open gereden wissel in hun eigen systeem een melding aanmaken. De treindienstleider maakt de melding af door de vraag 'Betreft het veiligheid' met 'Ja' te beantwoorden. Vervolgens vult hij de rubricering aan, plaatst in de een toelichting een korte omschrijving van de situatie en eventueel het betreffende wisselnummer en drukt tot slot op knop 'Concept'. Nadat de eventuele TVTA's zijn gekoppeld wordt de melding compleet gemaakt. De melding gaat rechtstreeks naar de betrokken vervoerder, die de melding moet accepteren. Maar de melding gaat ook naar de afdeling VMJB. Zij analyseren de situatie en verwerken de resultaten in een rapportage.

6 Ongevalmelding

Wanneer is er sprake van een *ongeval* en op welke wijze wordt dit in het Monitorsysteem vastgelegd?

Hieronder worden de verschillende ongevalmeldingen in de uitlopers (links en rechts) weergegeven. In één oogopslag is zichtbaar hoe de ongevalmeldingen zijn gecategoriseerd



Schema 3: Indicatoren die vallen onder categorie *ongeval*

Het komt niet vaak voor dat een volgende melding binnenkomt. Melder: “Ik heb een veiligheidsmelding van de categorie ongeval, type aanrijding/botsing en het betreffen twee treinen.” Zo’n melding is redelijk eenvoudig vast te leggen. Wanneer de melder het volgende aangeeft: “Er is lekkage in een wagon op het rangeerterrein”, dan zal de treindienstleider op basis van vragenstellen moeten achterhalen of het een veiligheidsmelding betreft en of het een ongeval is of niet. We geven nu het volgende voorbeeld. Bij station Maarn/Doorn is sprake van een bermbrand. Deze melding komt bij de treindienstleider terecht die de volgende stappen zet:

- Alarmeren backoffice;
- Afgeven van aanwijzing;

ProRail

- Informeren Netwerkbestuurder;
- Informeren Omroep;
- Informeren SMC

Vervolgens wordt de melding aangemaakt in het Monitorsysteem. Dit gebeurt op de volgende manier:

- Oorzaak aanmaken;
- Beantwoorden van de toewijzingsvraag 'Betreft het een veiligheidsincident?' met 'Ja'
- Beantwoorden van de toewijzingsvraag 'Gaat u over tot het afgeven van een aanwijzing?' met 'Ja'
- Beantwoorden van de toewijzingsvraag 'Is de Infra de oorzaak?' met 'Ja'
- Kies bij de rubricering 'Proces' de waarde 'Ongeval';
- Kies vervolgens bij de rubricering 'Oorzaaktype' de waarde 'Brand/explosie; berm'. Let op dat 'Brand/explosie' in de lijst driemaal voorkomt (naast 'berm' ook bij 'in trein' en 'in het spoor');
- Geef eventueel een toelichting op het incident of noteer de bijzonderheden.

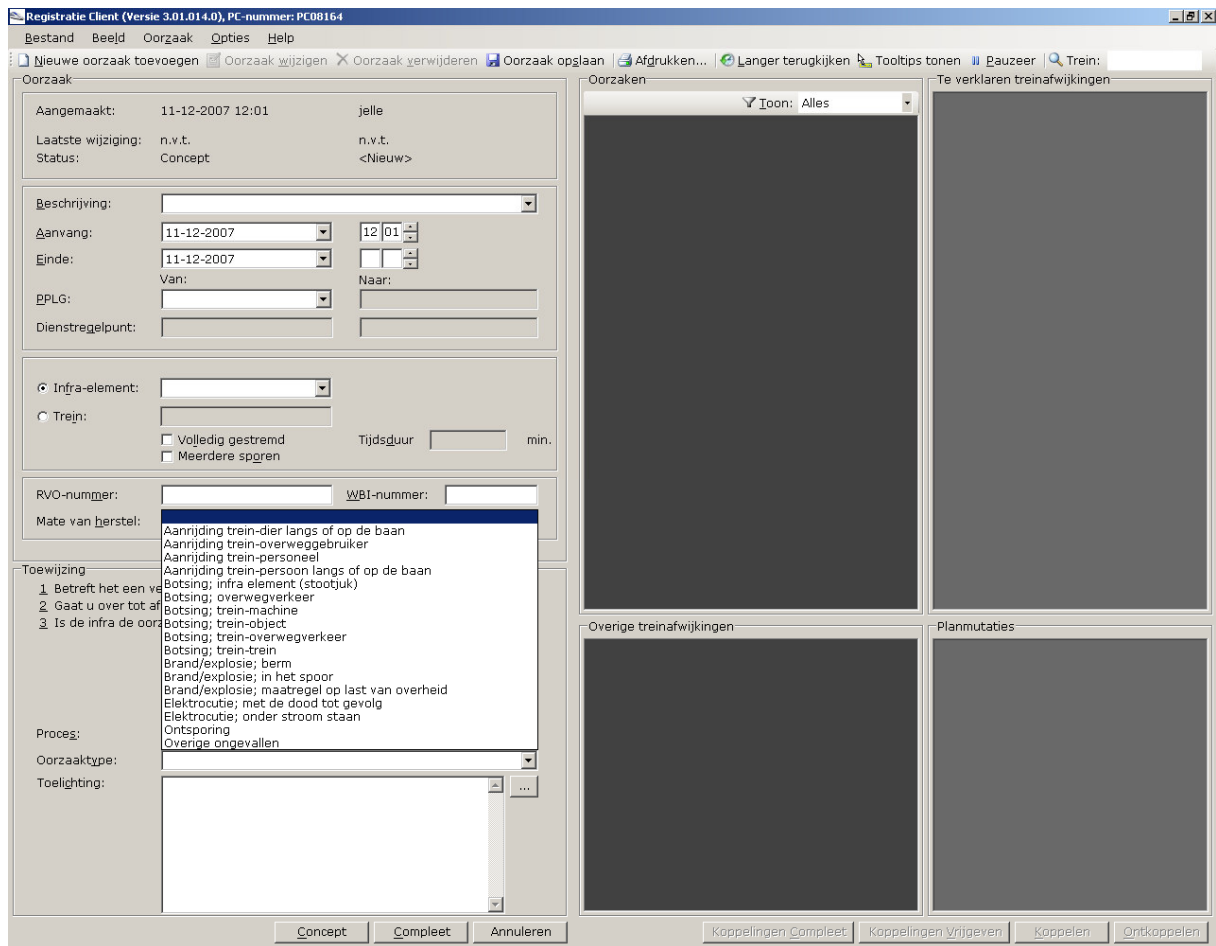
7 Schermafbeelding registratie Ongeval

De Toewijzingsvragen en het Proces zijn al ingevuld

The screenshot shows the 'Registratie Client' window with the following details:

- Header:** Registratie Client (Versie 3.01.014.0), PC-nummer: PC08164
- Menu:** Bestand, Beeld, Oorzaak, Opties, Help
- Toolbar:** Nieuwe oorzaak toevoegen, Oorzaak wijzigen, Oorzaak verwijderen, Oorzaak opslaan, Afdrukken..., Langer terugkijken, Tooltips tonen, Pauzeer, Trein: [input type="text"]
- Oorzaak Section:**
 - Aangemaakt: 11-12-2007 12:01, jelle
 - Laatste wijziging: n.v.t., n.v.t.
 - Status: Concept, <Nieuw>
 - Beschrijving: [dropdown]
 - Aanvang: 11-12-2007, 12:01
 - Einde: 11-12-2007, [input type="text"]
 - PPLG: [dropdown], Naar: [input type="text"]
 - Dienstregelpunt: [input type="text"], [input type="text"]
 - Infra-element: [dropdown]
 - Trein: [input type="text"], Tijdsduur: [input type="text"] min.
 - Volledig gestremd, Meerdere sporen
 - RVO-nummer: [input type="text"], WBI-nummer: [input type="text"]
 - Mate van herstel: [dropdown]
- Toewijzing Section:**
 - 1 Betreft het een veiligheidsincident? Ja Nee
 - 2 Gaat u over tot afgeven van aanwijzing? Ja Nee
 - 3 Is de infra de oorzaak? Zoja : RVO verplicht (V1) Ja Nee
 - Proces: Ongeval - IM (selected in dropdown)
 - Oorzaaktype: [dropdown]
 - Toelichting: [text area]
- Buttons:** Concept, Compleet, Annuleren, Koppelingen Compleet, Koppelingen Vrijgeven, Koppelen, Ontkoppelen

Figuur 1: Selecteer bij 'Proces' de waarde 'Ongeval'

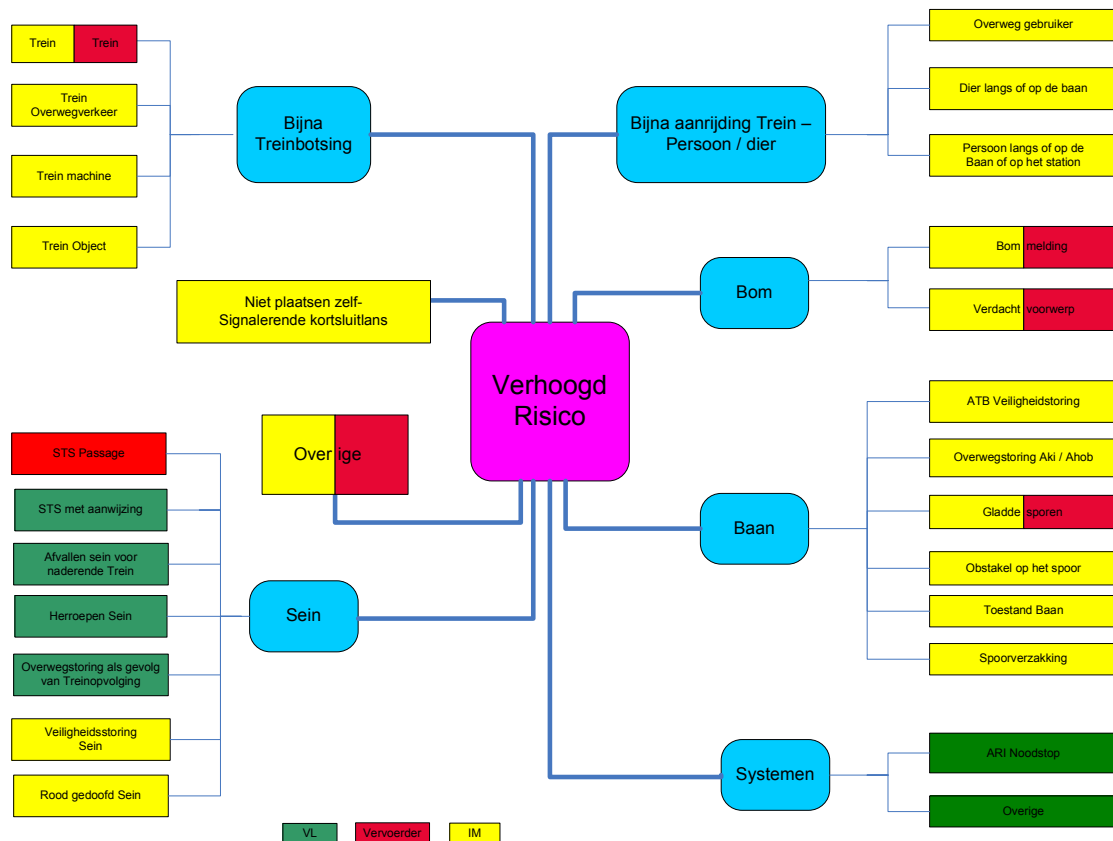


Figuur 2: Selecteer bij 'Oorzaaktype' de waarde 'Brand/explosie; berm'

- In de oorzaakregistratie is de locatie van de bermbrand opgegeven
- De gealarmeerde en geïnformeerde functionarissen kunnen op basis van deze registratie direct handelen;
- Zij vullen de melding met hun bevindingen aan;
- Veiligheidsdeskundigen kunnen aanbevelingen doen om de situatie te wijzigen, zodat herhaling wordt voorkomen;
- Periodiek wordt er aan het management en V&W over bermbranden gerapporteerd.

8 Verhoogd risico melding

Als er geen sprake is van een ongeval, dan kan de treindienstleider de situatie beoordelen als een verhoogd risico. In onderstaand schema worden de veiligheidsincidenten getoond, die moeten leiden tot een registratie in het monitorsysteem.



Schema 4: Indicatoren die vallen onder categorie *verhoogd risico*

In het schema Verhoogd risico is een categorie 'Overig' opgenomen. In deze categorie kun je meldingen vastleggen die niet in een andere categorie passen, zoals kortsluitlans, verkeerd spoor of spanning aarde-neutraal rijden.

ProRail

Als de treindienstleider de melding krijgt dat er 'personen langs de baan' zijn gesignaleerd, dan neemt hij de volgende stappen:

- Alarmeren netwerkbestuurder;
- Waarschuwen machinist;
- Afgeven van aanwijzing.

Daarna wordt de melding als volgt aangemaakt in het Monitorsysteem:

- Oorzaak aanmaken;
- Beantwoorden van de toewijzingsvraag 'Betreft het een veiligheidsincident?' met 'Ja'
- Beantwoorden van de toewijzingsvraag 'Gaat u over tot het afgeven van een aanwijzing?' met 'Ja'
- Beantwoorden van de toewijzingsvraag 'Is de Infra de oorzaak?' met 'Ja'
- Kies bij de rubricering 'Proces' de waarde 'Verhoogd risico';
- Kies bij de rubricering 'Oorzaaktype' de waarde 'Derden/dieren; persoon langs of op de baan'. Let op dat 'Derden/dieren' in de lijst tweemaal voorkomt (naast 'persoon langs of op de baan' ook bij 'vee op de baan');
- Geef eventueel een toelichting op het incident of noteer de bijzonderheden.

Kies voor overig, indien de melding niet in een genoemde categorie past.

9 Schermafbeelding registratie Verhoogd risico

Figuur 3: Selecteer bij 'Oorzaaktype' de waarde 'Derden/dieren; persoon langs of op de baan'

Machinistenmelding

Bij de vervoerders wordt ook aandacht besteed aan het verbeteren van de veiligheid. Ook daar geldt dat de verbetering begint bij het vastleggen van veiligheidsgerelateerde meldingen. De machinisten zijn de ogen en de oren op het spoor. Zij hebben intensief contact over voorvallen of incidenten die de veiligheid (kunnen) raken. Als de machinist belt met een melding die veiligheid gerelateerd is, dan maakt de treindienstleider hiervan altijd een logboek aan. Dit houdt in dat de treindienstleider alle meldingen van de machinist, waarin de machinist aangeeft dat volgens hem de veiligheid in het geding is, in het monitorsysteem als registreert.

In de monitormelding beantwoordt de treindienstleider de vraag 'Betreft het een veiligheidsincident?' met ja en kiest bij proces voor verhoogd risico.

10 De belangrijkste punten op een rij

Inleiding

A. Veiligheid gerelateerde meldingen vallen uiteen in twee categorieën:

- Ongeval – hierbij is sprake van doden, gewonden en of materiele schade;
- Verhoogd risico – hierbij is sprake van een situatie die tot een ongeval zou kunnen leiden.

B. Monitorsysteemmelding Een *ongeval* en een *verhoogd risico* (beiden uitgewerkt in een boom) moeten altijd worden geregistreerd, waarbij de vraag 'Betreft het een veiligheidsincident?' met ja moet worden beantwoord. Zonodig wordt in de toelichting met behulp van trefwoorden de situatie voor de veiligheidsdeskundigen verduidelijkt.

C. Machinistenmelding Indien een machinist melding maakt van een in zijn ogen onveilige situatie, dan moet zijn melding altijd als een veiligheid gerelateerde melding worden geregistreerd. Bij 'Proces' kiezen we voor *verhoogd risico*

ProRail

Colofon

Titel Veiligheidsregistratie
Documentnummer
Versie/Datum
Status

Van CVB
Auteur
Projectleider
Distributie
Document Veiligheidsregistratie Instructie webtekst1[1].doc

Autorisatie

gecontroleerd prl
projectleider

paraaf	datum
_____	_____
_____	_____
_____	_____