

Geachte mevrouw, geachte heer,

De **WerkGroep SpoorwegVeiligheid**, kortweg WGSV, is een kadergroep van de FNV met leden uit diverse spoor gerelateerde onderdelen, zoals goederenvervoer en (internationaal) reizigers vervoer machinisten, spoorwegwerkers, treindienstleiders, opzichters etcetera.

Net als elke spoorwegmedewerker vinden ook de leden van de WGSV dat het ongeval in Voorschoten nooit had mogen gebeuren. Na het lezen van het grondige verslag van de Onderzoeksraad (<https://onderzoeksraad.nl/wp-content/uploads/2024/05/Spoorwegongeval-Voorschoten-1.pdf>) doet de WGSV een aantal aanbevelingen.

**1) De WGSV is voorstander van het verminderen van het nachtwerk en het daarbij behorende werken in korte clusters. Elke keer werkzaamheden opstarten en na een uur of 4 weer de werkzaamheden afsluiten is geen snelle goedkope afwikkeling van werkzaamheden.**

De WGSV is voorstander van een bundeling van werkzaamheden op een traject. Neem een traject buitendienst, regel vervangend transport voor reizigers en/of vervangende route voor goederen, begin aan de werkzaamheden en maak ze af.

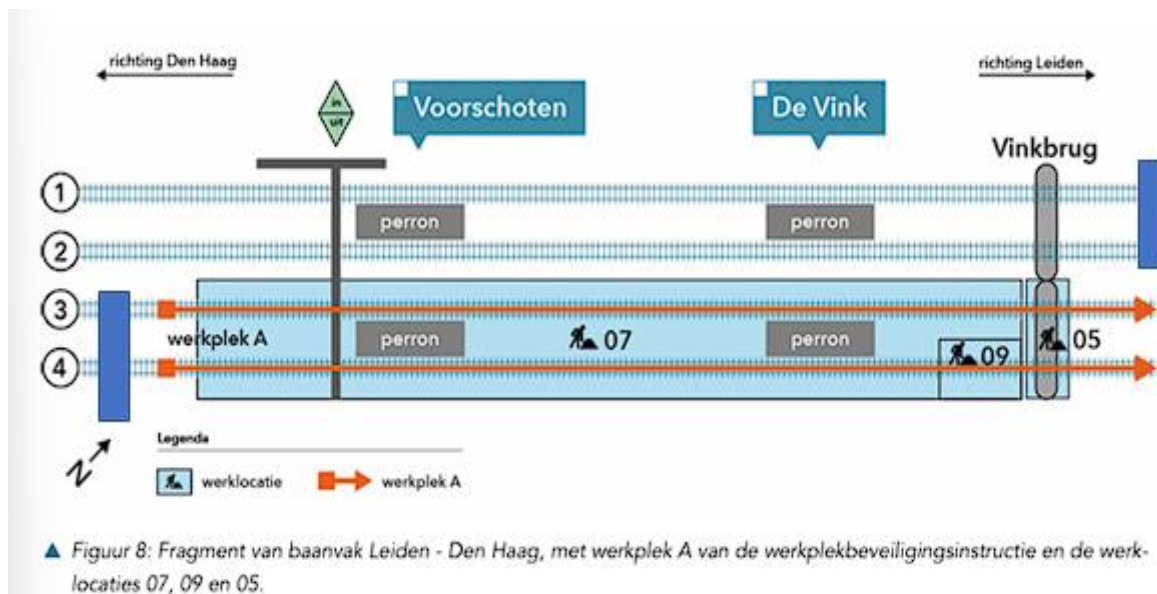
De werkzaamheden en veiligheid worden door ProRail uitbesteed aan een onderaannemer.

Investeren in veiligheid is voor de aannemer alleen belangrijk voor de tijdsduur van de werkzaamheden.

**2) De WGSV geeft aan dat de veiligheid (planning, controle en uitvoering) bij één instantie wellicht veiliger en goedkoper is dan elke spooraannemer zelf de veiligheid te laten regelen. Het voorstel van WGSV is: ProRail bepaalt hoe er gewerkt moet worden en controleert of er ook zo gewerkt wordt (ProRail bepaalt welke inzetplaats gebruikt wordt). Er komt minder druk op de schouders van de veiligheidsmensen die door de klant betaald worden (aannemer) en tegen diezelfde klant moeten zeggen dat iets niet mag. Nu wordt er door aannemers weinig geïnvesteerd in veiligheid bij het spoor. Als het contract afloopt is de investering ook onnodig. ProRail blijft de controleur en investering blijft zinvol.**

Door werkzaamheden ontstaan vertragingen in de uitvoering van de treindienst. Die vertragingen hebben gevolgd voor het vervoerscontract en resulteren soms in boetes. De kans op boetes verhoogt mogelijk de werkdruk.

**3) Accepteer verstoring in de treindienst bij werkzaamheden. Geen boete geven als de treindienst dat jaar niet verloopt zoals in contractueel is afgesproken.**



Bij Voorschoten werd gebruikgemaakt van een inzetplaats die vier sporen kruist. Hierdoor was een tijdelijke buitendienststelling noodzakelijk om in dienst zijnde sporen te kunnen kruisen.

- 4) De WGSV stelt voor de rail inzet plaatsen niet meer dan twee sporen breed (donkerblauw in fig 8) te maken en maximaal 1 buitendienst gesteld spoor te mogen kruisen. Bij een viersporig baanvak worden dan op twee plaatsen eenmaal links en eenmaal rechts tweesporige railinzetplaatsen geplaatst. Omdat de twee railinzetplaatsen gescheiden zijn, kunnen er geen voertuigen meer dan één spoor kruisen.
- 5) Zorg bij viersporig treinverkeer waar aan twee sporen wordt gewerkt dat aanvoer en afvoer aan de kant van de werkzaamheden geschiedt of via een werktrein wordt geregeld.

Korte buitendienststellingen worden gedaan om in dienst zijnde sporen te kunnen kruisen. De korte buitendienststellingen zijn vaak afspraken tussen de bediening en de uitvoering zonder fysieke veiligheidssystemen zoals een kortsluitkabel o.i.d. om de toelatende seinen naar die buitendienststelling, op rood te zetten.

- 6) De WGSV is voorstander om het kruisen van in-dienst gestelde sporen te voorkomen. Materieel en personele zaken moeten aan de kant van de buitendienst gestelde sporen opgesteld zijn of op een werktrein welke ergens op buitendienst gesteld spoor staat.

Het achterhalen wat er in Voorschoten gebeurd is, zou voor spoorwegveiligheid goed zijn. Juist van fouten leren we wat er verbeterd kan worden. De WGSV begrijpt dat uit de opgenomen communicatie geen conclusies te trekken zijn. Zoals in het rapport beschreven is dat de veiligheid van

baanwerkers sterk leunt op de duidelijkheid van de instructies, tussentijdse aanpassingen in de instructies en de helderheid van communicatie daarover.

*Communicatie over negen schakels*

*Onderstaande beschrijving is een veel voorkomende situatie in het geval een kraanmachinist de werkplek wil verlaten. Voorafgaand aan het ongeval in Voorschoten heeft de communicatie tot en met stap 6 plaatsgevonden.*

- 1. Kraanmachinist zegt dat hij klaar is en vraagt technisch leider om terug te mogen rijden.*
- 2. Technisch leider geeft machinist toestemming om terug te rijden.*
- 3. Leider lokale veiligheid geeft machinist toestemming om terug te rijden.*
- 4. Leider lokale veiligheid vraagt aan leider werkplekbeveiliging of sporen buiten dienst mogen.*
- 5. Leider werkplekbeveiliging vraagt treindienstleider of sporen buiten dienst mogen.*
- 6. Treindienstleider zegt tegen leider werkplekbeveiliging de sporen pas over x minuten buiten gebruik te kunnen nemen.*
- X Treindienstleider neemt maatregelen.*
- 7. Treindienstleider geeft de verantwoordelijkheid van het spoor over aan de leider werkplekbeveiliging.*
- 8. Leider werkplekbeveiliging zegt tegen leider lokale veiligheid dat overgestoken kan worden.*
- X Leider lokale veiligheid neemt maatregelen.*
- 9. Leider lokale veiligheid zegt tegen kraanmachinist dat hij mag oversteken*

- 7) De WGSV is geen voorstander van extra beveiligingen in de vorm van telefoon applicatie of andere apparatuur. Dat zijn schijnveiligheden die tijdens het werk alleen maar afleiden. De WGSV is voorstander van de risico's weg halen.**
- 8) De WGSV is zich ervan bewust dat mensen fouten maken of informatie anders ontvangen dan de spreker bedoelt. Mondelinge communicatie is een risico. Op de plaatsen waar één persoon opdrachten ontvangt moet er iets zijn dat de foute interpretatie voorkomt. B.v. een 2<sup>e</sup> persoon of extra hek of de afspraak zodanig dat er alleen een antwoord is als "ja" of "nee". Niet "ja mits". De WGSV raadt aan om portofoon gesprekken ook op te nemen en gesprekken twee weken te bewaren zodat later daarmee de oorzaak van ongevallen kan worden beluisterd. Het opnemen en bewaren van de portofoon gesprekken is dan een onderdeel van de veiligheidsorganisatie.**
- 9) De WGSV raadt "tijdelijk buitendienststellingen voor perioden korter dan 4 uur", af. Elke tijdelijke buitendienststelling is een extra risico. Korte perioden geeft extra risico door b.v. miscommunicatie.**  
**Mocht een korte buitendienststelling toch nodig zijn, dan stelt de WGSV voor met ter plaatse te regelen systemen door b.v. kortsluitkabels o.i.d. zodanig veiligheid te borgen dat de seinen die toegang geven tot de buitendienststelling, stop tonen. Het mag niet mogelijk zijn dat een trein met hogere snelheid dan 40 km/h een buitendienststelling in kan rijden.**

Uit het verslag begrijpt de WGSV dat er geen robuuste afscheiding was tussen in dienst en buitendienst zijnde sporen.

**10) WGSV adviseert om meer werkzaamheden (ook) overdag uit te voeren. Wij adviseren om bij langdurige (meerdaagse) werkzaamheden gebruik te maken van een algehele buitendienststelling van het spoor. Dat maakt het mogelijk om in 3-ploegendienst continu de werkzaamheden aan het spoor uit te voeren.**

Volgens de WGSV geeft dit de volgende voordelen:

- Vermindering van het nachtwerk;
- Beperken van tijdsverlies door iedere keer weer voor een korte nachtelijke periode het spoor buiten dienst te stellen en weer in dienst te nemen;
- Deze werkwijze bevordert de efficiency;
- Is kostenbesparend;
- Schept duidelijkheid;
- Vergroot de veiligheid;
- Vermindert de duur van de werkzaamheden;

Voorwaarde is wel, dat de reiziger vroegtijdig over de verstoring van de dienstregeling geïnformeerd wordt en dat aan de reiziger vervangend vervoer aangeboden wordt.

Overige gebruikers van het spoor, zoals goederenvervoerders, moeten tijdig geïnformeerd worden over de afsluiting van het spoor. ProRail bespreekt met hen bijtijds de gevolgen en alternatieven.

**11) De WGSV raadt aan een robuuste afscheiding tussen de in dienst en buiten dienst zijnde sporen te verplichten. Met 'robuust' bedoelt de WGSV een afscheiding die je tegenhoudt als een mens er tegen aanvalt, waar je niet onderdoor kan vallen of overheen kan vallen.**

*Bldz 47) De machinist moest eerst bijkomen van de impact van de aanrijding. Het lukte hem vanwege de defect geraakte apparatuur niet om contact te krijgen met de treindienstleider of om een alarmoproep plaatsen. De machinist ontstak het gevaarsein van de locomotief. Door de gekozen stand van de knop waarmee de machinist dit instelde straalden de onderste twee frontseinen wit-licht uit en het bovenste frontsein rood-licht. 70 De effectiviteit van het gevaarsein werd echter teniet gedaan doordat de onderste twee frontseinen beschadigd waren en een onderdeel van de kraan het bovenste frontsein afdekte (figuur 18).*

Hoewel het in dit geval geen rol speelde, begrijpt de WGSV dat er geen verplichting is dat de machinist van een trein met één handeling op de schuurtafel (een noodknop) alle noodsystemen in werking kan zetten.

Nu moet een machinist meerdere handelingen verrichten bij een noodsituatie. Remmen, beugels laten zakken, stoel omdraaien om noodsein te maken, en alarmoproep via GSM.



Figuur 18: Beeld van voorzijde locomotief  
locomotief 47612 na de aanrijding met  
aan.

**12) De WGSV beveelt aan om op de stuurtafel een knop te hebben die meteen de juiste noodhandeling (per land) kan geven. Gezien dat rijdend materiaal steeds vaker grensoverschrijdend rijdt en de mogelijkheid op vergissing van soort noodhandeling ontstaat, heeft een landkeuze bepaling die ook noodhandeling bepaling regelt, de voorkeur van de WGSV.**

De WGSV is zich ervan bewust dat een machinist niet altijd de mogelijkheid heeft om de noodknop te bedienen.



▲ *Figuur 21: Beeld van ontspoorde reizigerstrein (voorzijde van de trein).*

*Bldz 49) De machinist kon vanwege de defect geraakte boordapparatuur (waaronder de GSM-R) geen contact krijgen met de treindienstleider of een alarmoproep plaatsen (figuur 21).*

**13) De WGSV raadt aan in elke (bediende) cabine een “bots schakeling” op te nemen die automatisch bij heftige vreemde bewegingen, de nodige alarm systemen kan activeren (noodrem, beugel op het dak, alarmoproep en noodsein). Handig is dan wel dat de machinist deze ook kan deactiveren bij storing.**

De WGSV merkte ook dat niet alle spoorwegpartijen met dezelfde regels werken. Hoewel werkzaamheden aan het spoor (spoor onderhoud) andere regels behoeven dan werkzaamheden over het spoor (treinen rijden), is het handig als die handboeken toch door beide partijen erkend worden en overeenstemmen. De WGSV merkt tijdens haar eigen vergaderingen dat er geregeld uitleg gegeven moet worden wat bedoeld wordt met sommige uitdrukkingen en of afkorting.

<https://www.railalert.nl/regelgeving/regelgeving-aanrijdgevaar/normenkader-veilig-werken-trein-tram-metro>

**14) Zorg voor eenduidige regelgeving voor verschillende partijen (NVW). Nu wordt die NVW door diverse vervoerders niet opgevolgd.**

Om van “fouten” te leren is het handig om een voorziening te hebben waar spoormedewerkers hun ongerustheid kunnen aangeven. Die voorziening moet door alle partijen in gekeken kunnen worden zonder dat de gegevens van de “bron” gedeeld worden.

**15) Breng deze voorziening duidelijk onder de aandacht van alle spoormedewerkers en maak de drempel om data in te vullen laag. Laat de regie van data controleren bij ProRail.**

**WerkGroep SpoorwegVeiligheid**  
Hertogswetering 159  
3543 AS Utrecht  
[Veronika.Teunissen@FNV.nl](mailto:Veronika.Teunissen@FNV.nl)  
06 2004 1920



Onze aanbevelingen worden gedaan namens een brede groep mensen, die allemaal ervaring hebben met spoor gerelateerde werkzaamheden, mensen, die jarenlange praktijkervaring in, op en rond het spoor hebben. De aanbevelingen zijn tot stand gekomen na bestudering van het rapport van de Onderzoeksraad voor veiligheid (OvV) over het ongeval, dat op 4 april 2023 op het spoor bij Voorschoten gebeurde.

Wij versturen deze aanbevelingen aan diverse organisaties in de Spoorsector, aan kadergroepen binnen FNV en aan overige betrokken organisaties, zoals ILT en de OvV.

Wij hopen dat onze aanbeveling een bijdrage leveren aan het vergroten van de veiligheid op, in en rond het spoor.

Bij vragen of behoefte aan een nadere toelichting kunt u contact opnemen met:

Veronika Teunissen,  
Bestuurder FNV Spoor,  
E: [veronika.teunissen@fnv.nl](mailto:veronika.teunissen@fnv.nl)  
M: 06 2004 1920

Met vriendelijke groet,

De leden van de **WerkGroep SpoorwegVeiligheid**