



rail  **Alert**

Jaarbericht 2015

In beweging

Inhoud

Terugblik 2015	3
Highlight: Nieuwe website railAlert	5
Nieuw bestuurslid: Arrèn van Tienhoven	6
Nieuw bestuurslid: Gert Kroon	7
Veiligheidsdashboard	8
Highlight: Safety Walks	9
Nieuwe werkkamer: Regelgeving Energievoorziening	10
Werkkamer Lokaal Spoor	12
Highlight: Uit de schaduw van de heavy rail	15
Werkkamer uitwerken regelgeving	16
Werkkamer Systeemcertificering	18
Highlight: DVP 2015	19
Behaalde certificaten in 2015	20
Werkkamer Productcertificering	22
Werkkamer Persoonscertificering	23
Commissies beoordelen vakbekwaamheden NVW en Techniek	24



Terugblik 2015

Iedereen in zijn kracht

Robert Oosterhof werd eind 2014 benoemd tot directeur van railAlert. Het was zijn speerpunt voor 2015 om alle partijen in hun kracht te zetten. Dat begon binnen het bureau van railAlert. “Er zijn nieuwe mensen gekomen, en samen hebben we met een aangepast beleidsplan een nieuwe focus aangebracht. Ik ben er veel op uit getrokken. Ik ging naar branchegenoten toe, om te horen wat ze belangrijk vinden. Ik stimuleer mijn medewerkers om dat ook te doen, en ik merk dat het wordt gewaardeerd, dat we anderen proactief opzoeken en een luisterend oor bieden. Het maakt afstemming daarna makkelijker. We verlagen zo de drempel om ons te vinden. Er komen meer vragen en er is meer behoefte aan overleg vanuit de branche.”

Meer inbreng Lokaal Spoor

Een tweede speerpunt voor 2015 was om de Lokaal Spoor partijen intensiever te laten participeren in het samenwerkingsverband dat railAlert is. Hoe dat gerealiseerd is, kunt u lezen in een interview met bestuurslid Karel van Gils van het GVB  en in het artikel over de werkkamer Lokaal Spoor. 

Nieuwe werkkamer EV

In 2015 werd de werkkamer EV opgestart. Voortaan worden e-incidenten besproken in de werkkamer en er is nu meer zicht op alle EV-initiatieven in de branche. Als een van de eerste activiteiten heeft de werkkamer EV een verschilanalyse regelgeving uitgevoerd tussen Lokaal Spoor en heavy rail. Dit was de voorbereiding op het onderbrengen van de EV-regelgeving bij railAlert. De EV-werkgroep SWITSj, die onder de werkkamer hangt, pakt de knelpunten aan, die naar voren kwamen in het onderzoek naar E-incidenten uit 2014. In het artikel over de werkkamer EV kunt u kennismaken met de nieuwe voorzitter Marco Spinosa. 

Regels vereenvoudigen

Een ander doel van 2015 was om het aantal regels te reduceren en ze te vereenvoudigen. In elke bedrijfstak kom je altijd situaties tegen die nog niet binnen regelgeving vallen. “Dan moet je niet in de kramp schieten en steeds nieuwe regels bedenken”, zegt Robert. “Ik denk dat we daarin geslaagd zijn. In 2016 gaan we deze lijn doorzetten. We zijn er heel erg op gericht om de juiste regels te vinden en die te verhelderen. We streven naar een kernachtige set van eenvoudige regels, die iedereen moet kennen en naleven.” 

Een andere ingreep om meer duidelijkheid te bieden over regelgeving met betrekking tot persoonscertificering, is dat railAlert nog maar twee keer per jaar nieuwe of gewijzigde richtlijnen uitbrengt. Op 15 september en 15 maart staan alle gewijzigde documenten op de website.



“Dit geeft duidelijkheid voor iedereen. Je hoeft niet meer te twifelen of je wel de juiste versie gebruikt of een mail hebt gemist.” 

Resultaten teruggeven

“We hebben in 2015 meer aan outputsturing gedaan, met het veiligheidsdashboard en de safety walks”, gaat Robert verder. “Ik vind het belangrijk om ook resultaten terug te geven, waar mensen iets mee kunnen, in plaats van alleen om input te vragen. Daarom was de nieuwe website ook zo hard nodig. Met de website is het eenvoudiger geworden om recente ontwikkelingen te volgen en ervaringen uit te wisselen. We wilden onze toegankelijkheid en zichtbaarheid vergroten. We hebben er positieve feedback op gehad. Branchegenoten zeggen, dat ze railAlert nadrukkelijker en meer horen. We hebben hierin een eerste stap gezet, maar er kan nog veel meer.”

Ontwikkelingen DVP

Op het gebied van het DVP zijn er allerlei ontwikkelingen. Zo komt er een vernieuwde training voor houding en gedrag: ‘Spoor je wel’. Daarnaast wil railAlert de naleving van het DVP goed ingeregeld krijgen. Robert: “We hebben de veiligheidscoaches, die buiten het gesprek aangaan over veilig werken. Dat doen ze heel goed, en het werkt als positieve stimulans. Maar als er iets niet goed is, vinden ze het vaak moeilijk om daar mensen op aan te spreken en een melding te maken naar de werkgever. Ze willen hun eigen collega's niet afvallen. Hier zoeken we een oplossing voor. In 2016 willen we de effectiviteit van het handhavingsbeleid verbeteren. Bij de Safety Walks gaat het natuurlijk ook om houding en gedrag. Daar worden mensen wel meer aangesproken op onveilig gedrag.”

railAlert: vertegenwoordiger van de branche

RailAlert faciliteert het ontwerpen, inrichten en implementeren van een branchebreed arbeidsveiligheidsbeleid. Maar hoe zorg je ervoor, dat je de branche daadwerkelijk vertegenwoordigt? Hier is in 2015 op verschillende manieren aandacht aan besteed.

Allereerst ging railAlert in 2015 meer naar de branchepartijen toe, om de behoeftes van de branche beter te leren kennen en te horen waar branchegenoten verbetermogelijkheden zien. Ook de meer interactieve website droeg bij aan de uitwisseling van kennis en informatie.

Verder zijn in 2015 de Stuurgroep DVP en de CHV (commissie handhaving veiligheidspaspoort) veranderd van samenstelling, zodat er meer mensen inzitten uit de verschillende disciplines in de branche. "Voorheen lag dit toch meer bij ProRail", legt Robert uit. "Nu kan iedereen meedenken en richting geven aan het beleid en de uitvoering rondom het DVP: iedereen heeft een stem."

Wat in dit kader ook belangrijk is, is het KAM-managers overleg  met veiligheidsadviseurs uit de verschillende bedrijven. Het KAM-managers overleg werkt als een klankbord voor de branche. Ook de uitkomsten van de Safety Walks en de analyses van het veiligheidsdashboard worden in het KAM-managers overleg besproken.

Aansluiting vervoerders

Wat eigenlijk vreemd is, en ook niet goed voor de veiligheid, is dat regelgeving op en rondom het spoorterrein alléén geldt voor mensen die aan het spoor werken. Terwijl ook medewerkers van stations en vervoerders zich hieraan zouden moeten confirmeren. "Als die regels niet voor hen gelden, creëer je een schijnveiligheid", zegt Robert. "Het

is de wens van de branche om dus ook die partijen bij railAlert te betrekken." In 2015 werd hiertoe een aanzet gemaakt met vervoerder DB Cargo en energiebedrijf Joulz. Robert: "DB Cargo ziet mogelijkheden in het DVP, omdat hun medewerkers ook met aanrijdgevaar te maken hebben. Ze willen graag samenwerken om de risico's te verkleinen. Ook hebben ze interesse in serious gaming." Energiebedrijf Joulz wil erkenning 10 kV en spoorse kabel, en is vaak in een spoorse omgeving aan het werk. Het is belangrijk dat hun medewerkers weten hoe ze veilig kunnen werken. Om hun betrokkenheid te vergroten, wordt er gekeken op welke manier zij een bijdragen kunnen gaan leveren.

Veiligheid verbeterd

En last but not least: in 2015 zijn er minder bijna-aanrijdingen geregistreerd. Die daling is opvallend hoog: er waren 35% minder meldingen in 2015 dan in 2014. De vraag is of er in 2015 minder incidenten plaats hebben gevonden, of dat dit te relateren is aan meldingsdiscipline. Meldingsdiscipline binnen alle sectoren in de branche blijft zeker een punt van aandacht. Andere cijfers en analyses vindt u in het artikel over het Veiligheidsdashboard. 

Bekijk de missie en visie van railAlert 

Vooruitblik 2016

Directeur Robert Oosterhof

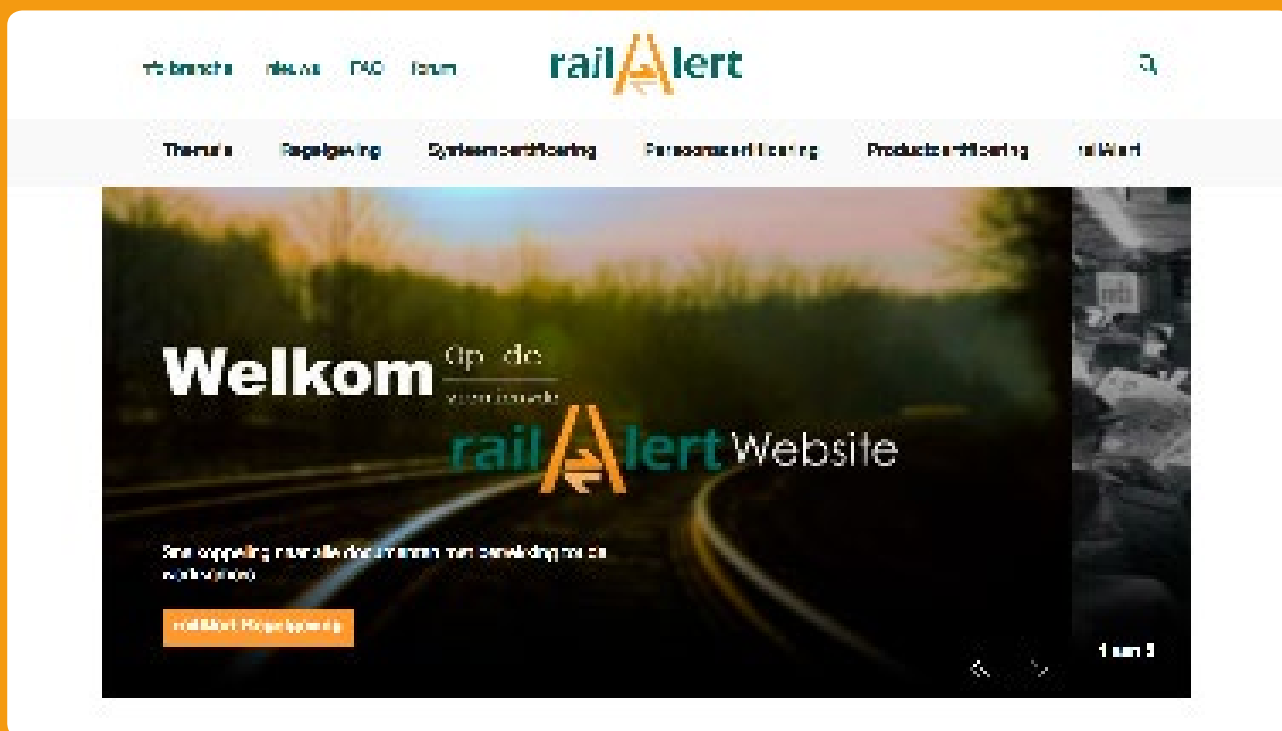
"We gaan in 2016 bewust niet heel veel nieuwe dingen doen. We consolideren wat we hebben opgestart en zetten deze koers voort. We willen meer zichtbaar zijn en richtingevender worden."

Wat wel nieuw is, is de invulling van het technisch vakmanschap. Dit krijgt een behoorlijke impact de komende jaren, zoals ook te lezen valt in het interview met voorzitter Henk Roodhardt van de werkkamer Persoonscertificering. 

In 2016 treffen we verder voorbereidingen voor de actualisering van het VVW Trein. Hiervoor zal Horvat een tweede onderzoek uitvoeren. De uitkomst daarvan vormt het uitgangspunt voor de eerstvolgende actualisering van het VVW Trein. Tot slot zal de samenwerking met SAS en RIO verder geïntensiveerd worden. Er is veel overlap en we zitten heel dicht tegen elkaar aan qua werkveld. In onze werkzaamheden willen we nog beter en dichter op elkaar aansluiten."

Lees de Jaarplannen van de werkkamers op onze website 





Nieuwe website railAlert

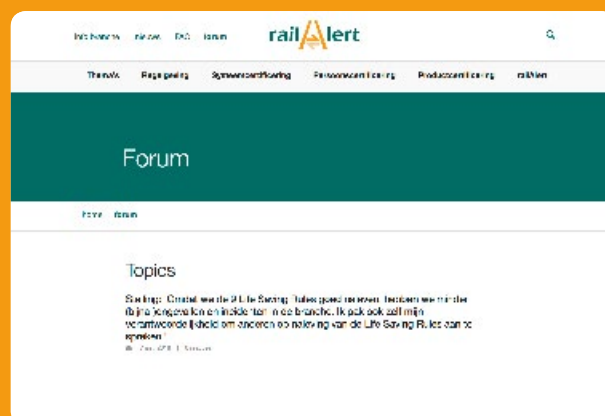
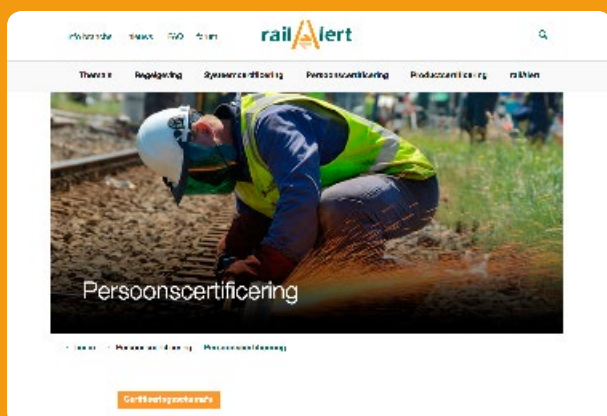
In december 2015 heeft railAlert de vernieuwde website online gezet. De website is toegankelijker geworden en de railAlert thema's staan er overzichtelijker op. De website is nu ook te raadplegen met behulp van een smartphone of tablet. Op basis van de feedback die we hebben ontvangen is op de home pagina een snelkoppeling gemaakt naar álle documenten, zoals regelgeving en certificeringsschema's.

Nieuw: discussieforum

Op 10 maart 2016 is het forum online gezet. RailAlert heeft dit forum ingericht om samen met branchegenoten van gedachten te wisselen over specifieke thema's en (probleem)stellingen. Zo willen we ruimte bieden aan de ken-

nis en ervaring uit het veld. Het forum is voor de branche en railAlert kan hier informatie uit halen die een mogelijke bijdrage levert aan de realisatie van de branche doelstellingen. De uitkomst kan zeer waardevol zijn als input voor de werkkamers of het bestuur van railAlert met betrekking tot besluitvorming. Het is niet de bedoeling om vragen te stellen aan railAlert via het forum.

RailAlert zal periodiek een actueel thema/stelling plaatsen. Via mail kan iedereen die dat wil een verzoek indienen voor het plaatsen van een bepaald thema of stelling. 



Nieuw bestuurslid: Arrèn van Tienhoven

Sinds mei 2015 neemt Arrèn van Tienhoven, directeur van Dura Vermeer Railinfra, plaats in het bestuur van railAlert. Hij is enthousiast over de mogelijkheden van railAlert. Toch was dat een aantal jaar geleden wel anders. “Ik vind dat railAlert nog onvoldoende bekend is in de spoorbranche”, zegt hij in een kennismakingsinterview. “RailAlert wordt te veel gezien als degene die de regels bedenkt, maar we doen meer dan dat. De prominente rol van railAlert is in mijn ogen onderbelicht; het biedt een platform om met elkaar de regels in te vullen en echt van betekenis te zijn.”



“Top-down moet je altijd een goed voorbeeld zijn op het gebied van veiligheid.”

Wetgeving geeft altijd discussie over hoe je het invult. RailAlert geeft duidelijkheid, vertaalt de wet middels brancherichtlijnen en best practices naar de dagelijkse praktijk, betoogt Arrèn. “Op een gegeven moment ben je het als spoorbranche eens en hoeft je er niet meer over te discussiëren”, zegt hij, “het wordt geaccepteerd.” Ten minste: zo lang je het uitdraagt als je eigen regels. “Toen het nieuwe NVW kwam, hoorde ik collega’s zeggen: ‘Hoe kunnen ze dát nou bedenken?!’ Dan zei ik: ‘Zij? Dat zijn wij!’. Wij zitten allemaal in railAlert en ProRail en railAlert dragen hetzelfde uit. RailAlert maakt de link met de praktijk en voorkomt daarmee tegenstrijdigheden.”

Profijt van deelname Lokaal Spoor

Dat Lokaal Spoor inmiddels ook is aangesloten, ziet Arrèn als een grote stap. “We hebben er nu al profijt van”, zegt hij. “Momenteel hebben we nog te maken met verschillen in regelgeving tussen de vervoersbedrijven. RailAlert gaat nu de regelgeving uniform invullen middels de werkkamer Lokaal Spoor. Dezelfde regels in alle steden voor het werken aan tram en metro. Dat merken de mensen direct buiten en dat komt de veiligheid ten goede. Nu gaat het nog vooral om de VVV’s tram en metro, maar wat mij betreft gaan we ook snel naar een uniforme set van de Life Saving Rules.”

Voorbeeld top-down

Naast regels is gedrag een belangrijk component voor veilig werken. “We spreken elkaar aan op onveilig gedrag. Maar het is juist de kunst van leidinggevend om medewerkers te ‘betrappen’ als ze veilig werken. Om ook oog te hebben voor het positieve.” Hij noemt enkele voorbeelden: “De werkplek is opgeruimd, medewerkers kennen de specifieke risico’s van hun werklocatie, ze laten zien dat ze weten wat er in de omgeving gebeurt, bij een instructie geven ze het aan als ze iets niet snappen. Dat zijn allemaal signalen dat mensen goed bezig zijn met veiligheid, het serieus nemen.” Hij gaat daarin best ver. “Veiligheid stopt niet na werktijd,

maar gaat gewoon door. Veiligheid zit in je. Geen stoere verhalen over hoe hard je hebt gereden in het weekend, maar je gewoon altijd aan de regels houden. Daar spreek ik best wel eens iemand op aan bij de koffieautomaten.” En dat is Arrèn ten voeten uit: top-down moet je altijd het goede voorbeeld zijn op het gebied van veiligheid.

Dit werkt (niet)

Hij raadt collega’s aan om gemotiveerde mensen met verstand van de materie naar de werkkamers te sturen. “Dan heb je er uiteindelijk ook het meeste aan. Ik heb graag mensen vanuit de productie in de werkkamers. Zij kennen de praktijk en kunnen meteen zeggen: ‘Dit werkt’. Of: ‘Dit werkt gewoon niet’. De teamleider E van ons zit in de werkkamer EV. Eerst keek hij wel eens met verbazing naar bepaalde richtlijnen. Dan riep hij uit: ‘Hoe kan dat nou zo bedacht zijn?!’ Nu is hij meer tevreden. Hij vindt het leuk, omdat hij ziet dat hij invloed kan uitoefenen. En op termijn zou iederéén er zo in moeten staan. Dat als je wat vreemds ziet, je in gesprek gaat met jouw vertegenwoordiger bij railAlert. Van: ‘Hoe kan dat nou dat we dat zó geregeld hebben?!’. Samen maken we de brancherichtlijnen, of verbeteren ze.”

Informatie delen

Met zijn bestuursfunctie wil Arrèn een zinvolle bijdrage leveren aan de veiligheid op het spoor. “In het bestuur van railAlert zit een goede mix van mensen”, zegt hij. “Het belang daarvan moet niet onderschat worden. We werken samen aan serieuze doelen. Onlangs hebben we een hele dag met de voorzitters van de werkkamers de jaarplannen doorgenomen en de lijnen voor 2016 uitgezet. Zo’n uitgebreide sessie heeft mij een veel beter beeld gegeven van wat railAlert doet. Ik deel graag mijn bevindingen met mijn MT, zodat ze weten wat er speelt en mij ook feedback kunnen geven.”

Arrèn van Tienhoven werkt al 23 jaar bij Dura Vermeer, waarvan 14 jaar bij het spoor. Hij is er directeur Railinfra, en vanuit Dura Vermeer bestuurder van de bedrijven Saferail (werkplekbeveiliging) en ASSET Rail (onderhoud).

Nieuw bestuurslid: Gert Kroon

Hij studeerde cultuurtechniek in Wageningen. Begon zijn loopbaan bij Grontmij, maar stapte al snel over naar Heidemij, dat later overging in Arcadis. Daar heeft hij in 24 jaar het bedrijf in volle breedte mogen aanschouwen. Sinds 1 januari 2014 is Gert Kroon Algemeen Directeur van Arcadis Nederland. Eind 2015 trad hij toe tot het bestuur van railAlert. Namens NL ingenieurs, en als opvolger van Johan van den Elzen.

“RailAlert was niet nieuw voor mij”, vertelt Gert Kroon. “Ik deed al mee aan de safety walks, kwam bij bijeenkomsten van railAlert en was betrokken bij het DVP. Voor mij was het een logische volgende stap ook bestuursverantwoordelijkheid te nemen.” Kroon kreeg de rol van penningmeester en zal derhalve vooral oog hebben voor inkomsten en uitgaven, de financiële verslaglegging en financiële vraagstukken. “Het bestuur heeft een controlerende taak richting het bureau en de werkkamers. Wij laten alle jaarplannen de revue passeren en bekijken wat we wel en wat we niet (kunnen) doen, ook gelet op de financiële middelen die ter beschikking staan. Hier brengen we samen met de voorzitters van de werkkamers prioritering in aan.” Werkt railAlert als non-profit organisatie altijd met een taakstellend budget, voor de toekomst ziet Kroon ook mogelijkheden in mede financiering door deelnemende partijen. “We zijn er om de veiligheid te verbeteren, maar soms leveren veiligheidsmaatregelen ook efficiency op. Je moet dan kijken wie hier de vruchten van plukt. Als het een partij veel geld kan schelen, dan vind ik het logisch dat die partij ook meebetaalt aan de ontwikkelkosten. Als je dit onderbouwt met een businesscase, krijg je partijen meestal ook wel mee.”

Rolverdeling

Waar ziet het nieuwe bestuurslid kansen om de veiligheid te vergroten? “Laat ik voorop stellen: we werken in Nederland heel veilig, dat kun je objectief vaststellen. Maar je wilt altijd meer. Iederéén die aan het spoor aan het werk gaat moet gezond weer naar huis, niet ééntje uitgezonderd. De lat ligt echt hoog. Je wilt nul ongevallen.” RailAlert kan de veiligheid niet verzorgen, stelt Kroon. “De bedrijven zijn zelf verantwoordelijk. Wat railAlert wél kan doen, is de partijen helpen met slimme dingen. Kennis uitwisselen, best practices delen, tips en tricks uitwisselen. Op dezelfde manier werken, met dezelfde filosofie. Laat niet iedereen met zijn eigen keurmerk of zijn eigen veiligheidspasje komen. Breng harmonisatie in het denken. Dan is het meteen veel makkelijker om de veiligheidsmoraal en veiligheidsmaatregelen te begrijpen.” De ondersteuning van railAlert ligt op vele terreinen: trainingen, e-learningmodules, certificering, het DVP. “Het is ons doel medewerkers geschikt te maken voor het veilig werken aan railprojecten. Voor de gehele spoorbranche, inclusief Lokaal Spoor.”



Betrokkenheid van de vervoerders

Het zou mooi zijn om het nóg breder te trekken, naar alle spelers. “Denk aan asset owners, onderaannemers, vervoerders. Die hebben ook te maken met veiligheid op en rond het spoor. Door samen te werken, creëer je meer begrip. Vervoerders zien dan beter waaróm werkzaamheden uitlopen, of waaróm alle sporen uit dienst moeten. Dat vervoerders hierover ook hun zegje kunnen doen binnen railAlert, zorgt voor optimalisering van de veiligheid.”

“RailAlert ondersteunt, maar de verantwoordelijkheid ligt bij de bedrijven zelf. Veiligheid moet de hoogste prioriteit hebben van elke partij.”

“We staan altijd voor de vraag: tot hoe ver wil je gaan?”, gaat Kroon verder. “Hoe veel wil je investeren? 80 procent van de veiligheidsmaatregelen is al gedaan. Hoe veel heb je over voor die laatste 20 procent? Het lijkt soms vloeken in de kerk, maar kan een buitendienststelling in de toekomst niet langer duren? Nu is het altijd haasten, haasten, haasten. Met alle veiligheidsrisico's van dien. Als een bovenleiding kapot gaat door het haastwerk, zijn we nog veel verder van huis. Welke risico's zijn wel acceptabel en welke niet?”

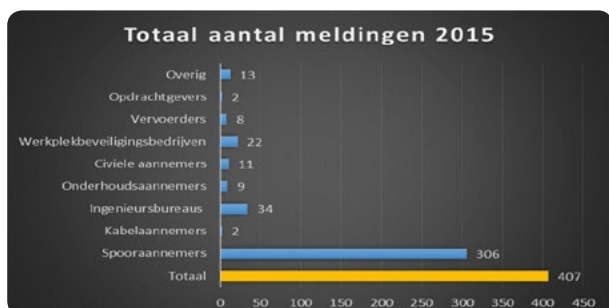
Harmoniseren voor veiligheid

Aan ambities geen gebrek. Gert Kroon denkt graag groot. “Waarom zouden we met railAlert niet verder kijken naar andere branches? Waarom verbinden we ons niet met bouwbedrijven op de weg en in de industrie? Daar hebben ze te maken met vergelijkbare veiligheidsissues. Bovendien werken ingenieursbureaus en aannemers in al die branches. Harmoniseren draagt enorm bij aan de veiligheid. Je kent de veiligheidsregels en kunt ze overal toepassen.”

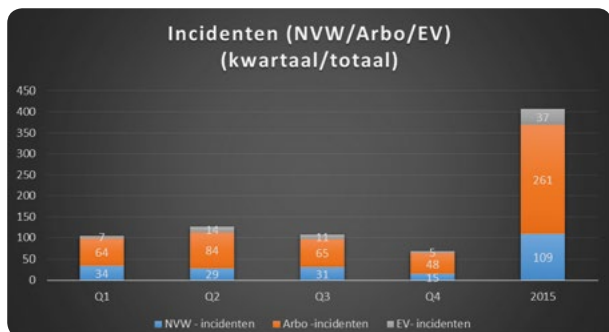
Veiligheidsdashboard

In samenspraak met vertegenwoordigers uit de spoorbranche is er besloten dat de Stichting railAlert alle incidenten verzamelt. Op basis van de gegevens die de bedrijven en concessiehouders aanleveren, toont het veiligheidsdashboard hoe de branche op het gebied van veiligheid presteert en of de resultaten in lijn liggen met de afspraken. De branche voert de gegevens in en is verantwoordelijk voor de inputgegevens van het veiligheidsdashboard.

Vanuit het veiligheidsdashboard wordt momenteel nog gestuurd op kwantitatieve informatie. Er wordt in de klankbordgroep onderzocht of er binnen de branche ook behoefte is aan kwalitatieve informatie vanuit het veiligheidsdashboard.



In 2015 zijn in totaal 407 incident meldingen gedaan waarbij in onderstaande grafiek de verdeling per sector is weergegeven.

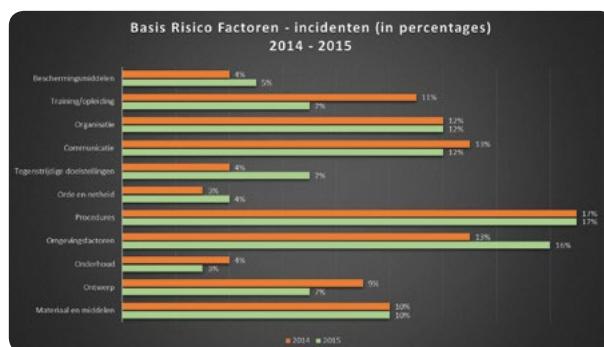


De 407 gemelde incidenten zijn onderverdeeld in NVW-incidenten, Arbo-incidenten en EV-incidenten.

Voor de NVW-incidenten zijn in het veiligheidsdashboard ook de Basis Risico Factoren gegeven (achterliggende oorzaken). Voor 2014 en 2015 zijn Basis Risico Factoren van de NVW-incidenten in onderstaand grafiek weergegeven.

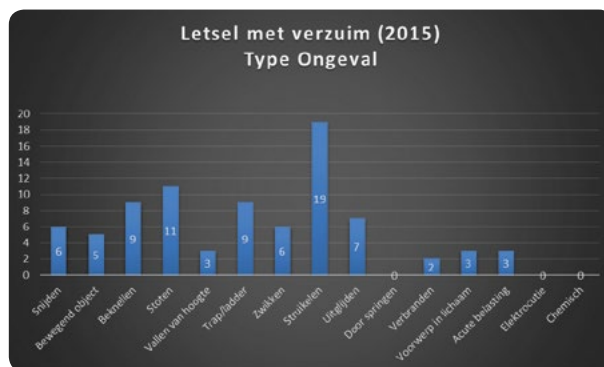
Analyse:

- > In 2015 zien we een afname in het percentage Training/opleiding (van 11% naar 7%);
- > In 2015 zien we een toename in het percentage Tegenstrijdige doelstellingen (van 4% naar 7%);
- > In 2015 zien we een toename in het percentage Omgevingsfactor (van 13% naar 16%);



Letsel met verzuim

- > Type ongeval: De meeste letsels worden veroorzaakt door: struikelen (19 letsel met verzuim), uitglijden, zwikken, snijden, knellen en stoten
- > Aandachtspunt bij letsel met verzuim: trappen en ladders (9)



Samenvattende conclusie en aanbevelingen

- > Het totaal aantal meldingen is in 2015 sterk afgenomen (met 35%). De vraag is of er in 2015 minder incidenten plaats hebben gevonden of dat dit te relateren is aan meldingsdiscipline. Meldingsdiscipline binnen alle sectoren in de branche blijft een punt van aandacht
- > Met name de spooraannemers melden letsel met/zonder verzuim
- > Vallen en struikelen vormen nog steeds het grootste aandeel in de categorie letsel met en zonder verzuim. We moeten aandacht hebben voor het werken in de nacht (verlichting), gladheid (winterperiode), orde & netheid op de werk plek
- > Aantal keer letsel met verzuim, ten opzichte van 2014, is afgenomen
- > De interface mens (hulpmiddel, gereedschap en voertuig) veroorzaakt een aanzienlijk aandeel in het aantal letsel met en zonder verzuim.

Op de website van railAlert vindt u het volledig rapport 

Safety Walks

Sinds 2010 organiseren de directies van opdrachtgevers en opdrachtnemers met elkaar Safety Walks. Een Safety Walk is een middel om houding en gedrag in relatie tot veiligheid bespreekbaar te maken. De Safety Walk is dus nadrukkelijk geen inspectie of onderdeel van het veiligheidstoezicht. Het doel is dat het management inzicht krijgt over de operatie, commitment toont en gedragsverandering bij uitvoerenden bewerkstelligt.

Een Safety Walk team bestaat uit een directielid van een opdrachtgevende organisatie en een directielid van een opdrachtnemende organisatie. Iedere deelnemer loopt minimaal 4 Safety Walks per jaar (één per kwartaal). RailAlert is verantwoordelijk voor de organisatie van de Safety Walks. Dit wil zeggen de planning, bewaking van de voortgang, verwerking van de observatieverslagen en de trendanalyses.

Analyse Safety Walks

Bevindingen:	2014	2015
Totaal aantal:	179	203
Compliment (vanaf 1 januari 2015):	0	49
Onveilige situatie:	61	61
DVP:	16	12
Verkeerd of niet dragen van PBM's:	24	25
(Ongekeurd) gereedschap:	11	7
Communicatie*:	17	11
Buitendienststelling**:	12	8
Geen classificatie of opmerkingen:	34	30
Hoogte/hoogtebegrenzing (alleen 2014):	4	0

* Communicatie: opmerkingen over fouten/verstoringen in instructies, aanwijzingen.

** Buitendienststelling: opmerkingen over de buitendienststelling (tijd en ruimte).

Bevindingen 2015

- Er wordt duidelijk gecompimenteerd op de veiligheidsorganisaties, eigen (DVP) initiatieven en het gedrag van de medewerkers
- Er is een – positieve – afname (ten opzichte van 2014) in het aantal meldingen met (ongekeurd) gereedschap (22%), communicatie (22%) en buitendienststelling (20%).
- 30% van de meldingen betreft het signaleren en aanspreken over onveilige situaties/onveilig handelen.

Jaar	Gepland	Uitgevoerd	%
2014	104	74	71%
2015	101	73	72%
Totaal	205	147	72%

Conclusie: 2014/2015 het aantal gelopen Safety Walks is nog geen 100%. Dit wordt meegenomen in de verbetermaatregelen 2016 (sturing vanuit railAlert).

Verbeteringen 2016

Op basis van de opgedane ervaringen en analyse van de Safety Walks (proces en resultaat) zijn een aantal verbetermaatregelen geïnitieerd, die in 2016 worden doorgevoerd. Het betreft de planning, uitvoering en de wijze van rapporteren. Vanaf 2016 worden niet alleen de ProRail bouwprojecten bezocht, maar ook projecten van de lokale vervoerders. Tot op heden werden Safety Walks enkel uitgevoerd op bouwlocaties. Vanaf 2016 zullen ook het OCCR, stations, VL-post, kantoorlocaties, werkplaatsen en magazijnen, en ontwerpafdelingen toegevoegd worden aan de planning.

RailAlert heeft een mailbox aangemaakt: safetywalks@railalert.nl. Alle communicatie over de Safety Walks verloopt vanaf 1 januari 2016 via deze mailbox.

Ook is het observatieformulier inhoudelijk verbeterd.

In het tweede kwartaal gaat railAlert starten met een digitale planning, via de website van railAlert.

Alle informatie over Safety Walks 



Nieuwe werkkamer: Regelgeving Energievoorziening

Voorzitter: Marco Spinosa



Hoe kijk je terug op 2015?

Oprichting werkkamer

“Stichting railAlert heeft als scope het verbeteren van de arbeidsveiligheid van personeel. De werkkamers zijn in dat kader verantwoordelijk voor regelgeving en certificering. RailAlert was van oorsprong vooral gericht op aanrijd-gevaar, dus op het NVW. Het risico van elektrocutie is later in beeld gekomen. De regelgeving EV was toen nog niet bij railAlert belegd.

In 2011 heeft het bestuur de onderzoeksvraag gesteld wat er nodig was voor de overdracht van de regelgeving van ProRail naar railAlert. Op het gebied van afstemming en draagvlak gaf dit volgens railAlert voordelen, maar het vroeg wel om zorgvuldige afstemming met ProRail, aangezien zij verantwoordelijk zijn voor de veilige bedrijfsvoering en voor veilige elektrische installaties.”

“Wij willen de arbeidsveiligheid uit de RLNo0128 halen, en alleen dit deel onderbrengen bij railAlert.”

Een sterke basis

“Dit jaar hebben we de basis gelegd voor de nieuwe werkkamer Regelgeving Energievoorziening (EV). We hebben het team geformeerd, gezamenlijk doelstellingen neergezet wat we de komende jaren willen bereiken, en een begin gemaakt met wat we met de regelgeving op het gebied van EV willen. De RLNo0128 is een integraal document in beheer van ProRail: dat wil zeggen veilig werken, maar ook veilige bedrijfsvoering en een veilige installatie. Wij willen de arbeidsveiligheid eruit halen, en alleen dit deel onderbrengen bij railAlert. De uitdaging is nu hoe we de RLNo0128 moeten splitsen, waarbij we de integraliteit borgen: regelgeving moet consistent zijn. Dit is allemaal voorbereiding geweest voor het ontstaan van de werkkamer.”

De aanleiding voor de nieuwe werkkamer

“Gelukkig waren er nog geen zwaar-gewonden of doden gevallen door elektrocutie. Wel waren er risicovolle situaties en bijna-elektrocuties. Ons eerste doel was dat soort data verzamelen en te bundelen. De data liggen op meerdere plekken en om te bepalen wat je wilt verbeteren in veiligheid, moet je eerst de juiste informatie analyse-

ren. Het was een bewuste keuze om eerst alles goed op te zetten. En te benoemen: waar zijn we van? Je kunt wel meteen allerlei EV-problemen gaan oplossen, maar het is juist belangrijk om een stevige basis neer te zetten, zodat mensen de noodzaak zien en gemotiveerd raken. Ik ben heel blij met de energie en de ideeën van de mensen in onze werkkamer. Iedereen is betrokken, mensen trekken acties naar zich toe en willen verbeteringen aanbrengen. Dit geeft mij ook energie en motivatie.”

Waar ligt de focus voor 2016?

Verhogen EV-kennis in de branche

“We willen meer bewustzijn creëren over het gebruik van elektrotechnische installaties en de EV-kennis verhogen. Dit was dan nog geen product van railAlert, maar er is bijvoorbeeld een filmpje gemaakt over retourstroom.  , Dat delen we van directeur tot monteur in de gehele branche. Mensen die elektrotechnisch onderlegd zijn kennen de risico's wel. Ik wil juist dat de mensen die aan de baan werken en zich minder bewust zijn van de gevaren, naar hun EV-collega's toestappen en aan hen vragen wat de gevaren zijn. Je loopt risico's als je iets niet weet.”

“Ik wil dat de mensen die aan de baan werken naar hun EV-collega's toestappen en aan hen vragen wat de gevaren zijn.”

Meldcultuur promoten

“Mensen staan niet altijd te popelen om iets te melden. Dus we moeten melder niet afstraffen als iets niet goed is, en zeker niet als het met veiligheid te maken heeft. Als we melden belonen, dan leren we ervan. Dit moeten we in alle organisaties in de branche uitstralen. Met deze informatie kunnen we vervolgens analyseren en verbeteren. De

eerste melding ligt bij de eigen organisaties. Daarna is het zaak dat we al die meldingen verzamelen en daarmee aan de slag gaan. Een goed Veiligheidsdashboard kan vervolgens helpen te sturen en focus aan te brengen waar dat nodig is.”

Goede communicatie met de achterban

“Onder de werkkamer hangt een werkgroep die dingen uitwerkt voor de werkkamer. Daarin zitten, net als in de werkkamer, ook mensen uit de branche. Ze hebben de directe link naar de praktijk buiten. Zij onderzoeken bijvoorbeeld hoe je een krol veiliger kunt gebruiken. Kun je een maximum hoogte instellen? Of werken met een lamp aan de begrenzer? Uiteraard moeten oplossingen later ook weer worden gedeeld binnen de branche.”

Toewerken naar uniforme regelgeving

“Elke beheerder heeft zijn eigen regelgeving rondom elektrotechnisch werken. Ook al is het nog een stipje aan de horizon, we werken toe naar uniforme regelgeving. Zodat iemand die bij de RET werkt niet bij ProRail opeens een heel ander handboek voor zijn neus krijgt. De regimes en technieken zijn anders, en je kunt niet alles gelijktrekken. Maar we zoeken naar de overeenkomsten, een gemeenschappelijke basis. Uniformiteit en standaardisatie zorgen voor efficiënter beheer van regelgeving en voor eenvoudigere toepassing van deze regelgeving door de gebruikers.”

Wat is de kracht van de samenwerking binnen railAlert?

“Je hebt elkaar nodig om wat voor elkaar te krijgen. Dat is de kracht van nu: er ligt een rapport en je kunt dit bespreken met alle partijen. Want iedereen zit aan tafel bij railAlert. Zo kun je tot de juiste acties komen. Je wil bijvoorbeeld een aanpassing op de regels. Dan moet de regelgever aan tafel zitten. Je wilt iets doen aan de handhaving, of nieuwe regels ontwikkelen: dat kan alleen als alle partijen vertegenwoordigd zijn.”

“Je kunt wel meteen allerlei EV-problemen gaan oplossen, maar het is juist belangrijk om eerst een stevige basis neer te zetten met wat je als branche wil bereiken.”

Doel van de werkkamer Regelgeving EV

“We hebben de opdracht om regelgeving vast te stellen en uit te werken voor het veilig werken aan, of in de nabijheid van, elektrotechnische installaties (laag- en hoogspanning). De regelgeving betreft zowel Lokaal Spoor als het railsysteem trein. Het doel is elektrocutie te voorkomen.”

Bekijk de volledige scope van de werkkamer Regelgeving EV 



Werkkamer **Lokaal Spoor**

Voorzitter: Hans de Lange (RET)

Hoe kijk je terug op 2015?

VVW Metro gereed

“In 2015 hebben we het VVW Metro gemaakt. Hiermee kwam een belangrijk ontbrekend document gereed, want we hadden natuurlijk al wel het NVW en daaraan gekoppeld het VVW Trein en het VVW Tram. Nu is er voor elk belangrijk railsysteem een VVW. Toen we het VVW Tram maakten, deden we dat met de hele werkkamer, en er zat steeds vier weken tussen de bijeenkomsten. Dit keer hebben we het anders aangepakt. Met vier mensen uit de werkkamer, van de drie lokaalspoorbeheerders met een metro, hebben we vier dagen achter elkaar door gebuffeld. We hebben ons elke dag van negen tot vijf afgezonderd met een tekstschrijver, en toen was het concept gereed. Daarna hebben de andere werkkamerleden gereageerd en in december ging het bestuur van railAlert akkoord. In 2016 gaan we het VVW Metro implementeren.”

“Bij het VVW Trein hebben we gekeken naar de termen, bijvoorbeeld van veiligheidsfunctionarissen. We wilden niet dat onze termen zouden conflicteren met de begrippen die op het hoofdspoor gebruikt worden.”

“We hebben voor het VVW Metro de inhoudsopgave en de structuur gebruikt van het VVW Tram, een goed leesbaar document. Bij het VVW Trein hebben we gekeken naar de termen, bijvoorbeeld van veiligheidsfunctionarissen. We wilden niet dat onze termen zouden conflicteren met de begrippen die op het hoofdspoor gebruikt worden, omdat veel technici zowel bij metro als bij trein werken. We zijn erg tevreden over het VVW Metro zoals het er nu ligt.”

Aangepaste versie VVW Tram

“Er is een nieuwe versie van het VVW Tram uitgekomen. De voorschriften en regelgeving van de verschillende bedrijven is nog verder geharmoniseerd. Borden die we buiten gebruiken worden bijvoorbeeld steeds meer overal toepasbaar en we gaan steeds meer op dezelfde wijze werken. De mensen in de werkkamer kijken echt met een helikopterview: ‘In mijn stad doen we het zo, maar verschilt dat nu echt zo van die andere manier? Kunnen we dat niet gelijk trekken?’ Dat doen ze heel knap. In het verlengde hiervan werkten we in 2015 ook aan de opleiding voor de veiligheidspersoon Tram.”

Nieuwe wetgeving: Wet Lokaal Spoor

“In 2015 kwam de overheid met de Wet Lokaal Spoor. Dit speelde bij ons overal tussendoor. In de grote steden waren we ook steeds meer bezig om de railAlert regelgeving op te nemen in concessie afspraken, contracten met infrabeheerders en opdrachtgevers.”

“De mensen in de werkkamer kijken echt met een helikopterview: ‘Wij doen het nu zo, maar kan het misschien ook op die andere manier?’

Veiligheidsdashboard

“Lokaal Spoor doet sinds afgelopen jaar mee aan het Veiligheidsdashboard. Door de beperkte omvang van de hoeveelheid werk op het lokaal spoor zijn er nu nog te weinig data beschikbaar om interessante conclusies te kunnen trekken.”

Waar ligt de focus voor 2016?

Invoering VVW Metro

“De implementatie van het VVW Metro is natuurlijk heel belangrijk in 2016. Bij het VVW Tram moesten we nog veel ontdekken en leren. Nu willen we het in één keer goed doen. Taken moeten worden ingevuld en gecertificeerd. De leden van de werkkamer maken momenteel een impactanalyse: wat moet er in de organisaties veranderen om het VVW Metro te kunnen invoeren? We zullen lokale reglementen en opleidingen moeten aanpassen. Dit zal soms lastig zijn, omdat de gemeentelijke beheerders ook te maken hebben met de invoering van de Wet Lokaal Spoor. Sommige mensen zijn wat achterdochtig tegenover andere regelgeving. ‘Het zal wel meer geld gaan kosten’, denken ze dan. Maar het VVW Metro is zo geschreven dat het werkbaar moet zijn. Ons werk zal efficiënter worden. Er staat bijvoorbeeld in, dat veiligheidsmensen onder strikte voorwaarden ook andere taken mogen uitvoeren. Vooral bij het inrichten en opheffen van een werkplek heb je veel veiligheidspersoneel nodig. In de tussentijd – tijdens het werk – is er voor hen vaak niks te doen. Het VVW Metro maakt het ons mogelijk om mensen een combinatie van taken te laten uitvoeren. Dit is vooral een voordeel voor de eigen onderhoudsafdelingen van de infrabeheerders.”

Werken met het DVP

“Het afgelopen jaar hebben we geëxperimenteerd met het DVP bij lokaal spoor. De combinatie van de techniek van een pas met een QR-code en de database waarin alle



“De combinatie van de techniek van een pas met een QR-code en de database waarin alle bevoegdheden en certificeringen staan: dat spreekt ons zeer aan.”

bevoegdheden en certificeringen staan: dat spreekt ons zeer aan. Aannemers lopen nu nog met een borstzakje vol toegangspassen, omdat ze door het hele land werken. Straks staat alles op één pas. Wel moeten we nog goed kijken naar de opleiding die gekoppeld is aan het DVP. De baanwerker is zelden de oorzaak van incidenten op het lokaal spoor, dus wij denken dat een vereenvoudigde opleiding voor onze mensen voldoende is. Een soort basis-training met algemene veiligheidsinformatie, en dan een module Tram of Metro genoeg. Hierover zijn we in overleg met de DVP-organisatie. Uiteindelijk willen we natuurlijk allemaal dat alle medewerkers goed geïnstrueerd aan de baan verschijnen.”

Harmoniseren vestkleuren

“Het is nog altijd een mooi streven van onze werkkamer: het harmoniseren van de vestkleuren bij de tram! Dit blijft lastig. Bij metro en trein is er nu eenduidigheid: werken dragen geel, veiligheidsverantwoordelijken dragen oranje. Omdat Rijkswaterstaat alle wegwerkers oranje vesten geeft op de snelweg, zie je in de stad bij stratenmakers ook veel oranje. Je ziet daar dus geel en oranje door elkaar. Dat is verwarrend voor de trambestuurders, als ze werkzaamheden naderen. En dan wil Europa ook nog dat iederéén overal oranje vesten gaat dragen, zonder kleuronderscheid voor de veiligheidsman! RailAlert heeft een clubje samengesteld dat zich hierover buigt en Brussel in de gaten houdt.”



Uit de schaduw van de heavy rail



De regionale vervoerbedrijven kenden roerige tijden. Toen er eindelijk rust kwam op het aanbestedingsfront, begin 2013, kon er voorzichtig worden nagedacht over betere onderlinge samenwerking. De partijen sloten zich aan bij railAlert, met het doel van elkaar te leren, en de veiligheid van het personeel te vergroten. Karel van Gils van het GVB nam plaats in het bestuur van railAlert.

“Met de aankondiging van de nieuwe Wet lokaal spoor werden we gemotiveerd om kritisch te kijken naar onze werkzaamheden en de arbeidsveiligheid”, blikt Karel van Gils terug. “We begonnen aan een grote update van onze regelgeving. Binnen ons eigen bedrijf, maar ook tussen de vier vervoersbedrijven kon er veel verbeterd worden. RET, HTM, RTU, GVB: alle bedrijven waren natuurlijk autonoom. Nu besloten we generiek te gaan werken, om meer samen op te lopen.” Daarbij speelde aanvankelijk de ‘o10-o20 discussie’ op in de bedrijven. “Mensen hadden last van het ‘not-invented-here’-syndroom”, vertelt Van Gils. “We kwamen uit een verleden waarin we elkaar beconcurrerden. Dus intern moesten we wel ergens doorheen breken. Het is niet eenvoudig om je te committeren aan landelijke regelgeving, er komt een hoop bij kijken. Maar ons standpunt hierin was heel duidelijk: het kan niet zo zijn dat een aannemer die voor ons werkt, en ook in andere regio’s actief is, vier keer met andere regelgeving te maken krijgt. We moesten over de bedrijven heen kijken en onze regelgeving en ons veiligheidsbeleid op elkaar afstemmen. We wilden leren van elkaar om de veiligheidsbeleving beter te maken, zeker ook voor ons eigen personeel.”

Samen bij railAlert

RailAlert bleek hiervoor een geschikte koepel te bieden. De reeds bestaande werkgroep van GVB, HTM en RET werd als werkkamer Lokaal Spoor binnen railAlert nieuw leven ingeblazen, waarbij Hans de Lange van de RET een van de drijvende krachten was. “Het VVV Tram en het VVV Metro werden gemaakt. Regelgeving, seinen, veiligheidsvoorschriften... Langzaam begonnen we naar elkaar toe te werken. Met als mooi resultaat dat we nu bijvoorbeeld samen een opleiding hebben ontworpen voor veiligheidsmedewerkers. We sluiten aan bij

het DVP, nemen de Life Saving Rules over en doen mee aan de safety walks. Lokaal Spoor neemt ook deel aan andere werkkamers.” De regionale vervoersbedrijven gebruiken zo de ervaring van de heavy rail, met de context van de stad. Van Gils: “Bij de tram heb je ook met het wegverkeer te maken. Die stad leeft gewoon. Je kunt de Leidsestraat niet afzetten, als je aan de trambaan gaat werken. De tram rijdt de werkplek binnen, taxi’s of voetgangers bewegen zich in de nabijheid van de werkplek. Je moet met verstand van zaken je veiligheid regelen.”

Gelijkenissen met heavy rail

Gelijkenissen met heavy rail zijn er genoeg. “Wij hebben ook te maken met herstelwerkzaamheden, onderhoud, vernieuwing”, vertelt Van Gils. “En we staan voor hetzelfde principe: veilig naar je werk, en veilig weer naar huis.” Een interessante ontwikkeling is dat medewerkers van de regionale vervoersbedrijven nu ook deelnemen aan andere werkkamers dan de werkkamer Lokaal Spoor. En dat de safety walks worden gehouden ‘over de grenzen’ heen, en in wisselende koppels. “Over en weer wordt er zo kennis uitgewisseld. Heavy rail kijkt niet meer neer op Lokaal Spoor, of andersom. Heavy rail is wel verder op het gebied van veiligheidsbeleid. Wij moeten nog een tandje erbij zetten. Waar het om gaat, is dat mensen hun verantwoordelijkheid niet ontlopen, zich niet verschuilen achter die papieren. Je moet elkaar blijven vragen: hoe zorg je voor je veiligheid? Heb je een herinstructie gehad? Spreek je je collega erop aan als hij onveilig werkt? We trainen mensen in gedrag en in het veiligheidsdenken. Dat is iets wat binnen railAlert natuurlijk ook wordt uitgedragen.”

Uniformiteit vergroot veiligheid

Lokaal Spoor zet grote stappen, maar is er nog niet, geeft Van Gils aan. “ProRail en aannemers zitten op trede 3 of 4 van de veiligheidsladder”, zegt hij, “regionale vervoersbedrijven op trede 2 of 3. Bij het hoofdspoor zijn ze eerder begonnen, en er was een grotere noodzaak, omdat er meer grote ongevallen waren. Inmiddels is het in die branche ook meer geaccepteerd: bij elk werk dat wordt uitgeschreven, zit veiligheid erin. Bij de regionale vervoersbedrijven staat de betaalbaarheid nog ter discussie. Daar willen we vanaf. Dat móet ook, veiligheid moet een normaal onderwerp van de bedrijfsvoering zijn.”

“Door meer uniformiteit bereik je een hoger veiligheidsniveau”, zegt Van Gils tot slot. “Onze eigen monteurs werken samen met aannemersbedrijven. Het kan niet zo zijn, dat die met andere regelgeving te maken hebben, afhankelijk van de plek waar ze werken. Dat geeft onveiligheid, ook voor onze eigen mensen. Daar moeten dus uniforme regels voor komen.”

De samenwerking via railAlert smaakt naar meer. “We streven naar generieke regelgeving, waarbij we onze eigen aanpak integreren. Samen maken we grote stappen vooruit.”

Werkkamer uitwerken regelgeving

Voorzitter: Marcel Hendriks Boers (ProRail)

Hoe kijk je terug op 2015?

Onafhankelijk onderzoek van Horvat

“Uit onafhankelijk onderzoek van Horvat kwam naar voren, dat het aantal incidenten fors is afgenomen. De laatste keer dat iemand overleed na een aanrijding tijdens werkzaamheden was in 2006. En het aantal bijna aanrijdingen is tussen 2006 en 2015 spectaculair afgenomen. Werken bij het spoor is aantoonbaar veiliger geworden. Dat is een mooie prestatie.

Uit het onderzoek bleek tevens, dat partijen uit de branche tevreden zijn over het uitvoeren van functieherstel in een buitendienststelling. De geïnterviewden geven aan dat dit veiliger is dan vroeger, toen men wel eens tussen de treinenloop door werkte op het spoor dat niet buitendienst was.”

“We verwachten dat mensen zich niet verschuilen achter regels, maar het gezonde verstand gebruiken.”

Werken aan nieuw VVW

“Het onderzoek van Horvat liet zien, dat sommige regels als knellend worden ervaren. Daarom gaan we in 2016 zeker niet scherper aan de wind varen in de regelgeving. Daar boek je namelijk geen verdere veiligheidswinst meer mee. Naar aanleiding van het rapport hebben we een start gemaakt uit te zoeken welke regelgeving mensen in de branche knellend vinden. Hier gaan we komend jaar ook mee door. We streven naar een vereenvoudiging van het VVW, zonder concessies te doen aan de veiligheid. Een actualisatie van het VVW staat voor 2017 op de rol. Je moet niet elk jaar met nieuwe regelgeving komen. Door naar 2017 toe te werken creëren we rust, maar spelen ook in op de behoefte uit de praktijk.”

Hotspots bespreken

“Tijdens elke vergadering van de werkkamer bespreken we een hotspot. Om de beurt brengen we een casus in. Hiermee halen we de actuele praktijk naar binnen en leggen dilemma's op tafel. Het is een handige manier om de praktijk te voelen en te beleven. Sommige hotspot-besprekingen leiden tot aanpassingen in de regelgeving of tot het delen van een best practice.”

Nieuwe brancherichtlijnen

“Brancherichtlijnen geven een praktische vertaalslag van wetgeving naar het dagelijkse werk buiten. In 2015 hebben we de volgende brancherichtlijnen gepubliceerd:



- > Oversteken van sporen
- > Werken op perrons
- > Activiteiten met minimum veiligheidsbeheersmaatregel PW-GRW
- > Borgen veiligheid bij functieherstel.”

Waar ligt de focus voor 2016?

Gezond verstand gebruiken

“We kiezen voor een vereenvoudiging van de regels, zodat de regels in de praktijk beter toepasbaar zijn. Regels zijn en blijven nodig, maar we werken toe naar minder regels. Als we een regel stellen, moet deze ook nageleefd worden. Dit zijn ‘Golden Rules’, die iedereen moet kennen en waarvan niet mag worden afgeweken. De onderliggende ideeën hoeven niet tot in detail in regelgeving te worden uitgeschreven. Daarbij verwachten we, dat mensen zich niet verschuilen achter regels, maar hun gezonde verstand gebruiken.

We zijn steeds op zoek naar de praktische haalbaarheid. Waar zit de regelgeving de praktijk in de weg? Door regels te vereenvoudigen, kunnen we ze meer werkbaar maken. We willen best practices delen, zodat mensen handvatten hebben en niet steeds opnieuw een oplossing hoeven te verzinnen. Dit alles doen we, uiteraard, zonder concessies te doen aan veiligheid.”

Contact houden met ILT en Inspectie SZW

“De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) en de Inspectie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid (Inspectie SZW) waren altijd waarnemend lid van onze werkkamer. Helaas hebben zij zich uit het structurele overleg teruggetrokken. Wel hebben we de ambitie om regelmatig met elkaar in gesprek te blijven. Het is belangrijk om van gedachte te wisselen over risico's die nog worden gezien en leerpunten, die zij vanuit hun toezicht halen. Bijvoorbeeld over het onbedoeld uitrijden van buitendienst gesteld gebied. Dat is een risico waar we nog iets mee moeten.”



Werkkamer **Systeemcertificering**

Voorzitter: Lex van Seventer (Strukton)

Hoe kijk je terug op 2015?

Onaangekondigde audits

“In 2015 hebben we met de Certificerende Instellingen (CI's) afgesproken, dat zij ook onaangekondigde audits gaan uitvoeren: zo'n zes tot tien per jaar. Inmiddels hebben er twee van zulke onaangekondigde audits plaatsgevonden. De Certificerende Instellingen kwamen zelf met het idee om dit te gaan doen. Bij de gebruikelijke audits merkten zij, dat de bedrijven die ze bezochten altijd alles netjes op orde hadden, en dat het vaak om het papierwerk ging. De onaangekondigde audits zijn een aanvulling hierop. Het is een stok achter de deur om altijd volgens de normen uit de certificering te werken. Bovendien richten deze audits zich meer op de situatie buiten.”

Géén aansluiting bij de Raad van de Accreditatie

“De CI's auditen de spoorbedrijven op veiligheid. Natuurlijk moet er óók toezicht zijn op de CI's. RailAlert overwoog om zich hiervoor aan te sluiten bij de Raad van de Accreditatie. Deze mogelijkheid is goed onderzocht en het bestuur heeft besloten om hier vanaf te zien. RailAlert is er te klein voor: het zou de Certificerende Instellingen buiten proportie belasten. RailAlert organiseert controles nu op een andere manier, onder andere door de CI's te laten auditen door Movares. Dit gebeurt volgens dezelfde principes van de Raad van de Accreditatie, maar zonder de administratieve verplichtingen van de aansluiting.”

“De werkkamer systeemcertificering brengt veiligheid met betrekking tot aanrijdgevaar, op het hoogste niveau.”

Werken met ZZP'ers

“In de werkplekbeveiligingsbedrijven zien we allerlei juridische entiteiten ontstaan met ZZP'ers. Hierdoor is het soms lastig om te controleren of iedereen gecertificeerd is en of de bedrijven op orde zijn. ZZP'ers kunnen alleen via een gecertificeerd werkplekbeveiligingsbedrijf of een gecertificeerde personeelsteller aan het werk in de veiligheid. Het advies van railAlert is hier nauwlettend op toe te zien. Daarom geeft railAlert het advies om terughoudend te zijn met het inhuren van ZZP'ers.”



Waar ligt de focus voor 2016?

Harmonisatiedagen en overleg

“In 2016 zal de werkkamer opnieuw harmonisatiedagen organiseren voor CI's. Doel van de harmonisatiedagen is van elkaar te leren en te weten wat er speelt. Er komt in 2016 een aparte harmonisatiedag voor de werkplekbeveiligingsbedrijven en personeelstellers. Daar wordt expliciet gevraagd hoe ze de bezoeken van de CI's ervaren. Met alleen de CI's vindt twee keer per jaar een harmonisatie plaats.”

Audits en RACer

“De werkkamer systeemcertificering borgt veilige werkmethode voor personeel en techniek door certificering van organisaties. We toetsen de veiligheidscompetentie van kandidaat-bedrijven, en ze worden gecertificeerd door de CI's. De CI's voeren tevens aangekondigde en onaangekondigde audits uit. Voor het toezicht op de CI's voeren we elk jaar vijf audits uit. We gebruiken het systeem RACer om inzichtelijk te maken welke bedrijven gecertificeerd zijn. In 2016 willen we RACer in de lucht houden en inpassen in de website van railAlert.”

Noodzaak van handhaving

“Binnen de werkkamer wordt er veel gesproken over de noodzaak van handhaving. Is dit een taak voor railAlert of niet? Tot welke grens moet railAlert handhaven, is nog de vraag. Het bestuur van RailAlert zal deze vraag beantwoorden. Volgens mij ontkom je er niet aan. Nu is het zo, dat bedrijven gecertificeerd worden en bij audits bezocht worden. Maar als ze de certificaten eenmaal binnen hebben, dan is er bijna geen controle meer. Betere handhaving leidt tot meer veiligheid in de branche.”



Highlights DVP 2015

Iedereen is inmiddels gewend aan het Digitaal Veiligheidspaspoort (DVP). Werken in de zones A en B en op bouwplaatsen is alleen nog maar mogelijk met deze toegangspas. Het afgelopen jaar zijn we naast het in stand houden van een goed lopend systeem ook met de volgende zaken bezig geweest.

Samenstelling Stuurgroep

Met de overgang van het DVP naar railAlert is ook de samenstelling van de stuurgroep aangepast. De stuurgroep bestaat uit Robert Oosterhof als voorzitter (railAlert), en Alexander Scholz (ProRail), André van der Grift (namens VRI Bouwend Nederland) en Erik Nijland (namens NL Ingenieurs) als leden. Hiermee zit ook een branchevertegenwoordiging in de stuurgroep.

Geldigheid van de pas naar vijf jaar

De stuurgroep heeft besloten dat de geldigheid van de pas naar vijf jaar gaat. De termijn van het certificaat 'toegang tot het spoor' komt te vervallen.

Vervolg op de veiligheidstraining

In 2018 verlopen de eerste passen. Vanuit railAlert zijn we met een projectteam aan de slag gegaan om het vervolg op de veiligheidstraining te organiseren. Dit wordt in 2016 vervolgd en de branche zal over de plannen worden geïnformeerd.

Handhavingsbeleid

Zowel bij de Stuurgroep als het bestuur is het eensluidende beeld dat het handhavingsbeleid onvoldoende effectief is. In 2016 wordt hierop bijgestuurd en zal de stuurgroep met het bestuur en een aantal directeurs uit de branche tot een gedragen beleid moeten komen.

Evaluatie programma DVP en Roadmap

In 2015 is het DVP programma geëvalueerd. Dit heeft tot een aantal suggesties en verbetervoorstellen geleid. Deze zijn meegenomen in de roadmap DVP die de richting voor de komende jaren moet bepalen.

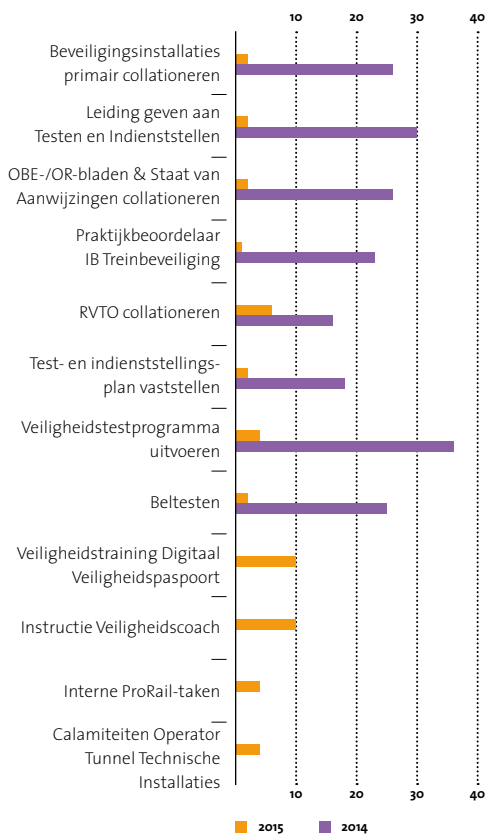
Pilot Dual Inventive app

Vanuit een aantal grote aannemers is de behoefte aangegeven om met de Dual Inventive app mogelijkheid ook gegevens op het DVP te valideren. Dit vergroot het draagvlak bij gebruikers en past bij het LEAN organiseren van het werk. Vanuit railAlert en Nsecure hebben we met Dual Inventive gesprekken gevoerd over de wensen en kaders/randvoorwaarden. In 2016 wordt een overeenkomst opgesteld tussen railAlert en Dual Inventive. Dit heeft als doel om uiteindelijk in de pilot tot kaders te komen die beschrijven onder welke gecontroleerde voorwaarden gegevens vanuit het DVP gevalideerd mogen worden.

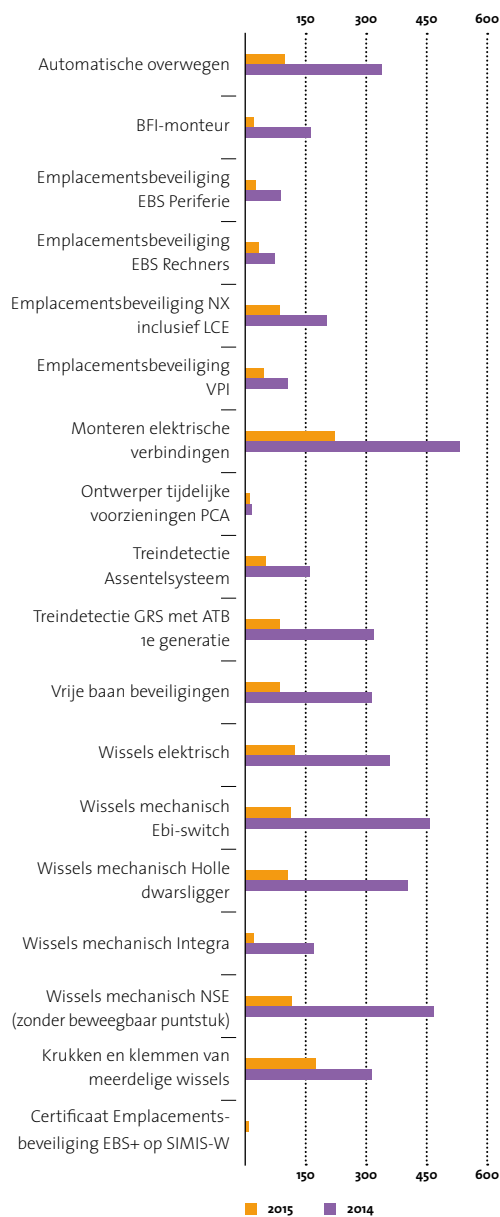
Behaalde certificaten in 2015

De grafieken geven het aantal certificaten weer dat railAlert in 2015 heeft verstrekt. De kandidaten hebben voldaan aan alle voorwaarden (inclusief praktijkbeoordeling) als ze de certificaten ontvingen. Het gaat hierbij zowel om initiële- als hercertificeringen. Personen kunnen meerdere certificaten hebben.

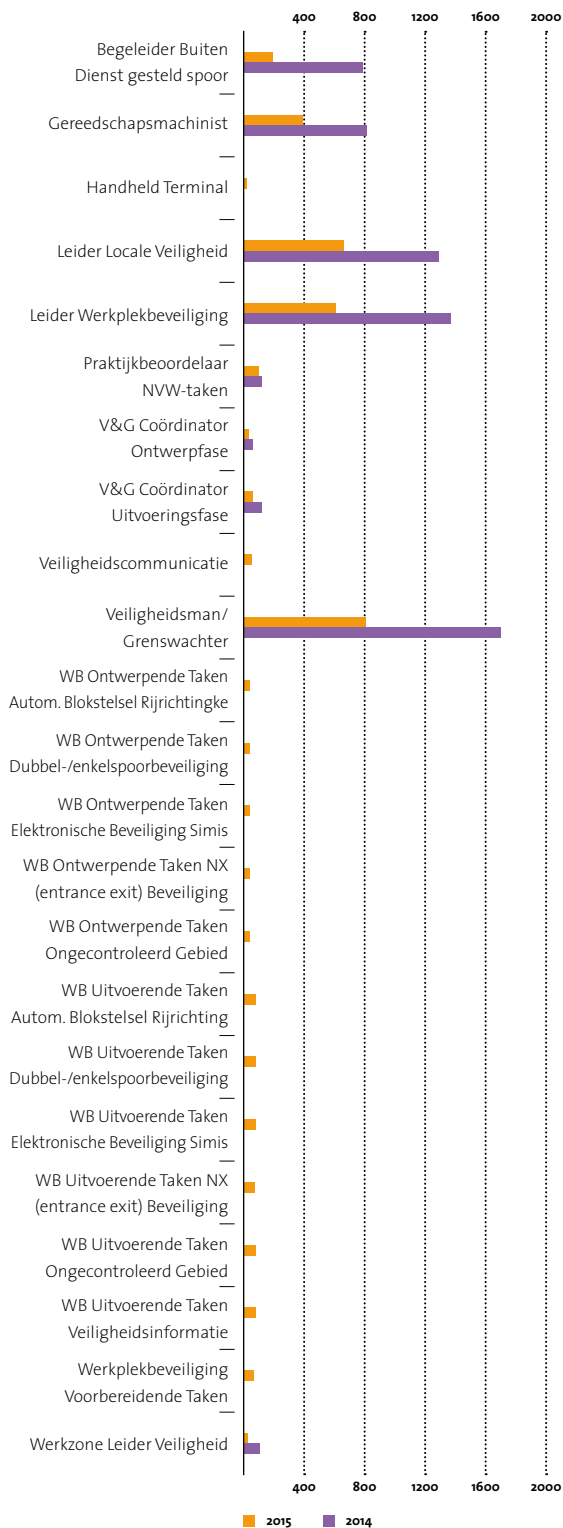
Treinbeveiligingsingenieurtaken (2014-2015)



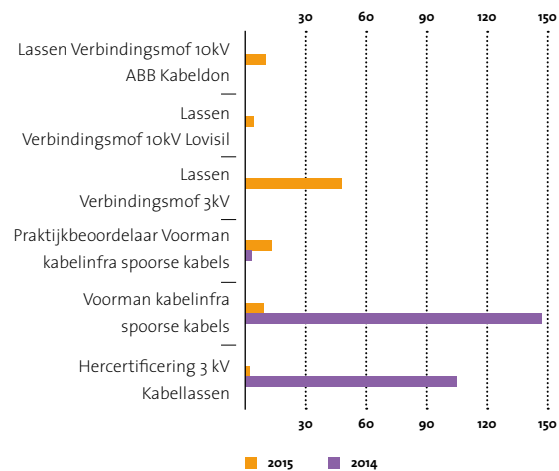
Beveiligingsvakbekwaamheden (2014-2015)



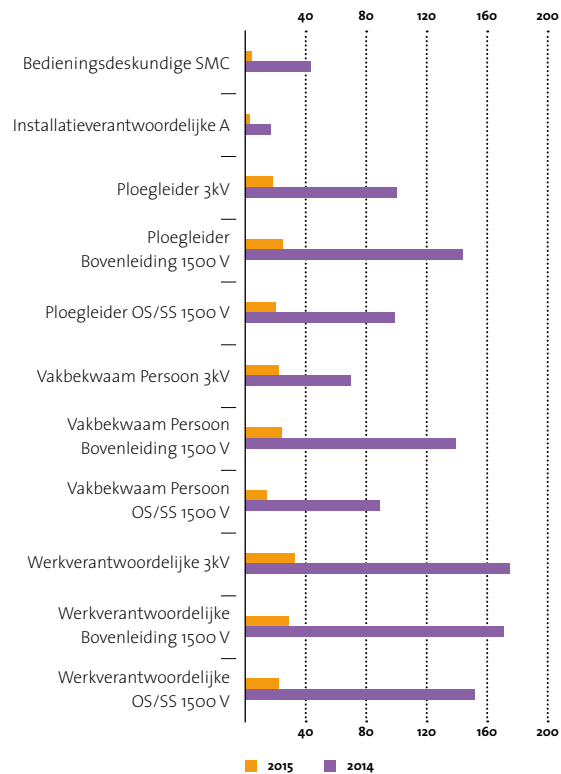
Normenkader Veilig Werken (2014-2015)



Kabelvakbekwaamheden (2014-2015)



Richtlijn 00128 (2014-2015)



Werkkamer Productcertificering

Nieuwe voorzitter: Oscar van Soomeren (VolkerRail)

Hoe kijk je terug op 2015?

Onderscheid vaste en mobiele werkplekbeveiligingsmiddelen

“In de werkkamer Productcertificering houden we ons bezig met werkplekbeveiligingsmiddelen: welke middelen je kunt gebruiken en hoe je ze veilig kunt gebruiken. We willen de sector duidelijk – en letterlijk zichtbaar – maken wat ze mogen gebruiken en wat niet. Hiervoor hebben we herkenbare productstickers en een overzichtslijst op de website. In oktober ben ik begonnen als voorzitter van deze werkkamer. We spraken toen vooral over het onderscheid tussen vaste en mobiele werkplekbeveiligingsmiddelen. We noemen een middel mobiel als je het voor werkzaamheden ergens plaatst, en na het werk schadevrij kunt verwijderen. Een werkplekbeveiligingsmiddel is vast als je ingrijpt in de spoorinfra. Het is belangrijk om dit onderscheid scherp te hebben, omdat mobiele werkplekbeveiligingsmiddelen door railAlert worden gecertificeerd, en vaste werkplekbeveiligingsmiddelen door ProRail. Daar is nu helderheid in gekomen.”

Handhaving

“Een ingewikkelde discussie speelt rondom handhaving. Als je producten certificeert, moet je ook toetsen of ook daadwerkelijk alleen gecertificeerde middelen worden ingezet. En dat is lastig in deze. ProRail zou moeten handhaven, als opdrachtgever. Maar de branche moet ook volwassen genoeg zijn om zelf te zorgen voor gecertificeerde producten, en niet te wachten op een audit. Want als uitvoerende ben je altijd zelf verantwoordelijk voor veiligheid. Het is een spanningsveld waar we als werkkamer een antwoord op willen geven. Er is best moed voor nodig om te zeggen: ‘Ik leg het werk stil, want je werkt met niet-gecertificeerde middelen.’ Dat kost veel geld, en dat vinden we moeilijk. Maar doen we het niet, dan wordt de rol van de werkkamer, en daarmee van railAlert, ongeloofwaardig. Het gaat erom afspraken te maken in de branche, om je er vervolgens aan te houden. Met een vorm van handhaving legitimeer je je positie. Hier meer duidelijkheid in scheppen is een belangrijke doelstelling voor 2016. Ik wil mijn energie geven aan deze dingen, ook om hier een overkoepelende sessie aan te wijden, met de voorzitters van alle werkkamers.”

Wat zijn je plannen voor 2016?

Contact met leveranciers en aannemers

“Komend jaar gaan we ervoor zorgen dat de werkkamer goed gepositioneerd wordt. Alle partijen in de markt moeten helder hebben wat de rol van de werkkamer is. Ik wil vanuit de werkkamer een goed contact met aannemers en leveranciers.

Daarnaast zoeken we naar manieren om de markt meer te motiveren tot innovatie. Hiervoor gaan we in gesprek met de leveranciers. We willen van ze weten hoe wij innovatie kunnen stimuleren. Welke prikkel hebben zij nodig? In hoeverre worden ze geholpen door ons certificeringstraject? We zullen dit onderzoeken in een interviewachtige vorm, met open vragen, zodat we iedereen kunnen horen.

“We zoeken naar manieren om de markt meer te motiveren tot innovatie.”

En het valt me op dat leveranciers weinig certificeringsaanvragen doen. Ik wil graag onderzoeken hoe dat komt. We moeten duidelijk laten zien dat we alléén werken met gecertificeerde middelen. Ons certificeringstraject staat garant voor toelating van kwalitatief goede en veilige werkplekbeveiligingsmiddelen. Maar dan moet deze mogelijkheid natuurlijk wel benut worden.”

Certificeren werkplekbeveiligingsmiddelen ter voorkoming van elektrocutie

“We zijn blij met de oprichting van de werkkamer EV. In 2016 gaan we starten met het certificeringstraject voor de werkplekbeveiligingsmiddelen ter voorkoming van elektrocutie. We zullen hiervoor intensief samenwerken met de werkkamer EV.”



Oscar van Soomeren (VolkerRail) is sinds 1 oktober 2015 voorzitter van de werkkamer Productcertificering. Daarvoor werd deze rol ingevuld door Pieter Ahsman van Assetrail, tegenwoordig directeur KWS infra in Eindhoven.

Werkkamer Persoonscertificering

Voorzitter: Henk Roodhardt (ProRail)

Hoe kijk je terug op 2015?

Nieuw model technisch vakmanschap

“Het bestuur van RIO heeft ingestemd met het nieuwe model technisch vakmanschap. De verbetering bestaat eruit, dat er minder (her)certificeringen zullen zijn, dat de inhoud van de opleidingen meer op de praktijk wordt afgestemd, en dat persoonscertificering zich alléén nog richt op taken die de veilige berijdbaarheid dienen.”

Twee informatiemomenten per jaar

“Een andere grote verbetering uit 2015 is, dat we voortaan twee keer per jaar naar buiten komen met nieuwe schema's, aangepaste examens en andere wijzigingen. Voorheen was dit willekeurig verdeeld over het jaar. We sturen alle contactpersonen, elk jaar, op 1 maart en op 1 september, een overzicht van de wijzigingen. Alle gewijzigde documenten staan dezelfde dag ook op onze website. Dit geeft duidelijkheid voor iedereen. Je hoeft niet meer te twijfelen of je wel de juiste versie gebruikt of een mail hebt gemist. En als je twijfelt, kijk je gewoon even op de site.”

Versterking vanuit Lokaal Spoor

“In 2015 kregen we versterking van een nieuw teamlid: Vincent Pfeil van het GVB. De scope van railAlert was al verbreed van alleen trein naar trein, tram en metro, en dat wilden we uiteraard ook terugzien in de werkkamers. De eerste veiligheidstaak waar we in 2015 aan gewerkt hebben, is de 'veiligheidspersoon tram'. De intentie is dat we deze vrijgeven in 2016.”

“De inzet van de juiste mensen, met de juiste capaciteiten, is cruciaal voor de veiligheid op het spoor. Mensen hebben er invloed op dat de dingen goed gebeuren.”

Nieuwe certificeringsschema's

“Nieuwe certificeringsschema's die gereed kwamen in 2015, waren onder andere de technische taken 'emplacementsbeveiliging EBS+' en PLC' en de ProRailtaken, zoals 'tunnel technische veiligheidstaken calamiteitenoperator TTI' en 'installatieverantwoordelijke baan'. Verder is de werkkamer begonnen om de grote achterstand van certificering van EV-taken in te halen. Dit zal doorlopen in 2016 en 2017.”



Medische en psychologische eisen

“Tot slot hebben we afgelopen jaar de medische en psychologische eisen tegen het licht gehouden. Medewerkers met een veiligheidstaak dienen competent te zijn om te handelen in kritische taken en op kritische momenten. Belangrijk uitgangspunt is, dat er altijd een evenwicht moet zijn tussen de zwaarte van de taken en de persoonlijke (psychische) eigenschappen van de werknemer. Met een psychologische keuring wordt voortaan onderzocht of deze balans er is, en of een medewerker dus geschikt is voor het uitvoeren van zijn veiligheidstaken.”

Waar ligt de focus voor 2016?

“In 2016 starten we met de implementatie van het nieuwe model voor technisch vakmanschap, samen met RIO. Dit bevat de certificering van de veilige berijdbaarheidstaken, zoals de technisch leider baan. Ook wordt in dit model het hele opleidingsgebouw opnieuw opgezet in samenwerking met de sector.

Daarnaast zorgen we voor verdere professionalisering van de financiële besturing van de werkkamer, en willen we meer productie leveren op het gebied van het NVW tram/metro. 2015 was een jaar van inwerken. In 2016 moet de productie echt op gang komen. Uiteraard komen er diverse herzieningen om schema's en toetsingen actueel te houden. Ook willen we zoals gezegd een flinke stap zetten in de RLN00128 taken, die over EV gaan.”

Kijk hier voor het overzicht van alle nieuwe en gewijzigde veiligheid kritische taken van ProRail, aannemers en ingenieursbureaus 

Commissies beoordelen vakbekwaamheden NVW en Techniek

Voorzitter CBV NVW: Dhr. A. v.d. Grift (Saferail B.V.) en Dhr. J. Oosthuizen (GVB)

Wat is er bereikt in 2015?

De slagingscijfers worden per maand weergegeven in een overzicht. De examens waarvan de slagingscijfers over een jaar gezien onder de 70% en boven de 90% liggen, worden onderzocht door de commissie.

Het totaal aantal examens NVW is in 2015 verdubbeld ten opzichte van 2014. Hierdoor zijn de bezwaren in 2015 ook verdubbeld. In totaal zijn er bij de CBV NVW vijftien bezwaren ingediend en er zijn drie bezwaren gegrond verklaard. Er worden momenteel veel bezwaren ingediend naar aanleiding van in 2014 vernieuwde WBO- en WBU-examens. Bij de CBV Techniek zijn drie bezwaren ingediend, en was er geen bezwaar gegrond.

In 2015 hebben verschillende CBV-leden examens bijgewoond als gecommitteerde. De nadruk bij deze bezoeken ligt op het beoordelen van de wijze waarop een examen wordt uitgevoerd.

Samen met het Bureau Toetsing en Certificering, de werkkamer Persoonscertificering en de beheergroep NVW zijn er stappen gezet om de kwaliteit van het proces rondom examens verder te verbeteren.

De Commissies Beoordelen Vakbekwaamheden (CBV NVW en CBV Techniek) zijn binnen het werkveld persoonscertificering primair verantwoordelijk voor:

- Beoordelen kandidaat-examinatoren en (praktijk-) beoordelaars op basis van eisen, die zijn opgesteld door de Werkkamer Persoonscertificering
- Toezien op de kwaliteit van de beoordeling van de vakbekwaamheid

- Behandelen van bezwaren tegen de uitslag, conform de binnen railAlert vigerende procedure klacht, bezwaar en beroep
- Beoordelen van evaluaties, uitslaganalyses en rapportages, die zijn toegeleverd door het bureau
- Signaleren en adviseren met betrekking tot de noodzaak tot aanpassen van onderdelen van het certificeringschema, waarvan bij de uitvoering problemen zijn ontstaan
- Signaleren aan en adviseren van de directeur als beoordelaars niet voldoen aan de gestelde eisen.

Beide commissies vallen direct onder de directeur van railAlert, waardoor zij ten opzichte van de werkkamer persoonscertificering een onafhankelijke positie innemen.

Vanwege de benodigde specialistische kennis is er een verdeling gemaakt in het aandachtsgebied. De CBV NVW richt zich op alle taken die onder het Normkader Veilig Werken (NVW) vallen. De CBV Techniek heeft de focus op de taken die als onderdeel van de erkenningsregeling van ProRail zijn opgenomen in de lijst van veiligheid kritische technische taken (de ACD00114).







rail  lert



Colofon

Eindredactie: Moniek Rouweler, Tekst Tune Communicatieadvies, Eindhoven

Fotografie: Eut van Berkum, Utrecht, en vele medewerkers uit de railbranche

Vormgeving: DUO-ontwerp, Utrecht