railAlert

Jaarbericht 2016

Luisteren, doorpakken en zichtbaar zijn

In dit jaarbericht

Voorwoord 3
Nieuw bestuurslid: Paul Lorist 4
Werkkamer Uitwerken Regelgeving 5
Werkkamer Regelgeving Energievoorziening 7
Werkkamer Productcertificering 10
Werkkamer Persoonscertificering 12
Behaalde certificaten in 2016 14
Technisch Vakmanschap 15
Werkkamer Systeemcertificering 17
Werkkamer Lokaal Spoor 19
Veiligheidsdashboard 21
Digitaal Veiligheidspaspoort 23
Analyse Safety Walks 25
Commissie beoordelen vakbekwaamheden NVW en Techniek 26

"Eerst het net ophalen en daarna plannen vormgeven."

Luisteren, doorpakken en zichtbaar zijn

“Goed luisteren en begrijpen wat er wordt gezegd vormt de basis van de behaalde resultaten van railAlert van het afgelopen jaar. Luisteren, de juiste prioriteiten hieruit filteren en daarna samen doorpakken. Deze manier van werken heeft onder andere geleid tot een goede kick-off voor het programma Technisch Vakmanschap (TVMS),” zegt Co van der Aa, bestuursvoorzitter van railAlert. “En niet alleen voor TVMS,” vult Robert Oosterhof, directeur van railAlert, aan. “Ook als je kijkt naar alle ontwikkelingen rondom DVP. De nieuwe training ‘Spoor jij wel?’, de introductie van DVP bij Lokaal Spoor en de aanpak van de nog op te starten veiligheidsinspecties. Ook hier hebben we eerst het net opgehaald en zijn daarna gestart met het vormgeven van alle plannen. Luisteren, prioriteren en doorpakken. Een aanpak die voor ons goed werkt.”

Robert: “We hanteren dit niet alleen in de programma’s en in de werkkamers. Met inzet van een kwalitatieve marktconsultatie hebben we onlangs ook het net opgehaald over de verwachtingen en ambities rondom railAlert in zijn algemeenheid. Uit deze interviews is uitermate nuttige informatie naar voren gekomen waar we in 2017 zeer zeker mee aan de slag gaan. Denk hierbij aan de inzet van een meer actievere vorm van communicatie en het geven van meer helderheid over waar we als railAlert wel en ook waar we niet van zijn. Het creëren van heldere verwachtingen blijft essentieel voor een goede samenwerking.”

Co gaat verder: “In 2017 werken we ook verder toe naar een samengaan met de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid, oftewel de SAS. Gesprekken zijn al langer gaande, maar 2017 wordt mogelijk het jaar dat we officieel samen verder gaan. En dan nog een nieuwtje, we gaan verhuizen. Vanaf deze zomer kun je ons vinden op de tweede verdieping bij Railcenter in Amersfoort.

Co van der Aa

Robert Oosterhof

Verder in dit jaarverslag een terugblik op alle resultaten die we het afgelopen jaar hebben behaald. We blikken niet alleen terug op de resultaten, we geven ook een inkijkje hoe we dit hebben aangepakt. En met we bedoel ik niet alleen de vaste mensen van railAlert. Maar alle mensen die zich het afgelopen jaar wederom hebben ingezet om deze mooie resultaten te behalen. Dank daarvoor, samen maken we een succes van railAlert.”

Wil je gedurende het jaar ook op de hoogte blijven van alle ontwikkelingen en afspraken? Bezoek dan met enige regelmaat onze site **www.railAlert.nl**. Hier vind je alle informatie vanuit de werkkamers, programma’s, certificeringen etc. en heb je vragen? Stel ze dan gerust per mail aan **info@railalert.nl**.

Op naar een mooie en vruchtbare samenwerking in 2017!

Met vriendelijke groeten,
mede namens de bestuursleden Gert Kroon, Karel van Gils, Paul Lorist en Arrèn van Tienhoven

Robert Oosterhof en **Co van der Aa**

Nieuw bestuurslid: Paul Lorist

Paul Lorist

Als directeur techniek en voorzitter van de Safetyboard van RET, is Paul Lorist de perfecte kandidaat om het bestuur van railAlert te komen versterken. Hij vertegenwoordigt de Lokaal Spoor bedrijven GVB, HTM, Regiotram Utrecht en RET. "Ik heb 'ja' gezegd tegen de bestuursfunctie bij railAlert, omdat ik veiligheid erg belangrijk vind. Dat zegt iedereen natuurlijk, maar ik zie in mijn omgeving dat we allemaal veilig werken, maar dat de beléving van wat veilig is, verschilt van mens tot mens."

"Als je aan het spoor werkt, zou het mooi zijn dat je geconfronteerd wordt met dezelfde regelgeving, waar je ook werkt. RailAlert zorgt voor standaardisering van de regels en afspraken. ***Het is mijn doel om regels zo te maken, dat iedereen ze begrijpt.***"

DVP light

"Een mooi voorbeeld van standaardisering is het DVP. De manier waarop de toegang tot het spoor geregeld wordt via het DVP, daar sta ik helemaal achter. Van oorsprong is het DVP natuurlijk ProRail-georiënteerd. Er wordt nu gedacht over twee versies van de training: een DVP light en een DVP heavy. Daar ben ik een groot voorstander van. ***Als we mensen naar een veiligheidstraining sturen, wil ik dat ze iets voorgeschoteld krijgen wat bij hen past.*** Het GVB heeft bij wijze van pilot al zo'n gerichte training gedaan, en dat gaan wij bij RET binnenkort ook doen."

Werkbare regels

"Dankzij de samenwerking van alle branchepartijen in railAlert kunnen we het werken aan het spoor veiliger maken. RailAlert heeft de ideeën, de mogelijkheden en middelen om meters te maken. Niet door méér regels te bedenken, maar door veiligheid te rationaliseren. Daarmee bedoel ik, dat regels werkbaar moeten zijn: toepasbaar, logisch en begrijpelijk. Zoals de Life Saving Rules. Die zijn toegankelijk en makkelijk te onthouden. Daarnaast vind ik het belangrijk te benadrukken dat veiligheid altijd je eigen verantwoordelijkheid blijft. Dat geldt voor iedere persoon die op of om het spoor werkt. Ik heb 25 jaar bij Defensie gewerkt. Daar gold ook: je moet altijd eerst voor je eigen veiligheid zorgen, omdat je anders niet voor de veiligheid van een ander kunt zorgen."

Groeiende vraag naar mobiliteit

"Vroeger deden wij onderhoud in enkele buitendienststellingen en werkten we alleen 's nachts. In een stad als Rotterdam wordt de vraag naar mobiliteit steeds groter, en de blokken in de nacht dat je kunt werken worden steeds kleiner. Je moet er dan op een andere manier naar durven kijken. 'We doen het al 30 jaar zo' is geen argument meer.

Een kracht van railAlert vind ik dat lightrail en heavy rail beiden deelnemen. ***We hebben allemaal hetzelfde doel: we willen geen gevaarlijke situaties of ongelukken.*** Door daar samen over te praten, kun je van elkaar leren en de veiligheid op en rond het spoor verbeteren." <

> "Je bent beter af met minder regels, als ze maar goed in je genen zitten. En je niet in een gevaarlijke situatie allerlei dikke boeken moet openslaan om de juiste regels op te zoeken."

Een duidelijk en eenduidig NVW/VVW

Een nieuwe versie van het VVW ligt er niet van de ene op de andere dag. Jacques Maijstre, adviseur VGM (veiligheid, gezondheid en milieu) van VolkerRail en lid van de werkkamer uitwerken regelgeving, vertelt.

NVW: Normenkader Veilig Werken
VVW: Voorschrift Veilig Werken

"In het Horvat-rapport van mei 2016 zijn de belangrijkste knelpunten verzameld die mensen ervaren bij het VVW. Wij wilden graag met alle branchepartijen over de knelpunten spreken, zodat we de juiste aanpassingen zouden doen voor het vernieuwde NVW/VVW, en zodat er draagvlak zou zijn voor de wijzigingen. Werkvoorbereiders, werkplekbeveiligers, managers, monteurs, uitvoerders: iedereen deed mee."

Drie categorieën

"Van elk knelpunt stelden we vast waar het mee te maken had. Was het echt een knelpunt in de regelgeving? Of raakte het de regelgeving wel, maar zat het 'm meer in de onderliggende processen of afspraken? Zulke knelpunten los je namelijk niet op met het wijzigen van regelgeving. Ook waren er knelpunten die meer met beleving te maken hadden, of met verkeerd gebruik van de regelgeving. Daar lag de oplossing meer in uitleg geven. Toen we deze driedeling hadden gemaakt, gingen we de knelpunten die feitelijk in de regelgeving zitten, verder in groepen uitwerken. Zo bepaalden we welke richting we op wilden met het vernieuwde VVW."

Tegenstrijdigheden vermijden

"We zijn heel gedetailleerd door het huidige VVW heengegaan. Hierbij kregen we hulp van een tekstschrijver, die gespecialiseerd is in het schrijven van regelgeving. Het VVW blijft een lijvig document. Dat kan niet anders, want het gaat over de beschrijving van veilige situaties en over vijftien veiligheidsfunctionarissen. Maar het moet eenduidig en duidelijk zijn. Als je ergens iets aanpast, moet je nieuwe tegenstrijdigheden vermijden. We zorgen ervoor dat het document een logisch geheel wordt."

Meer maatwerk

“Het nieuwe VVW geeft meer ruimte voor maatwerk. Het VVW geeft aan waar de veiligheidsnorm ligt. Iets wat in de ene situatie goed is, kan in een andere situatie niet nodig zijn. Het is goed dat mensen in het Horvat-rapport hun frustraties over de bestaande regelgeving hebben geuit. Sommige onhandige werkwijzen waren er ingeslopen. Het VVW moet geen harnas zijn dat knelt.”

Minder brancherichtlijnen

“Omdat het VVW niet altijd uitsluitsel gaf, kwamen er steeds meer afgeleide documenten. Dat aantal willen we reduceren. Zoveel mogelijk brancherichtlijnen brengen we bijeen in het VVW. We willen de complexiteit en de starheid van de regelgeving terugdringen. Maar alles moet ten alle tijden veilig zijn.”

Jacques Maijstre, VolkerRail

Met het nieuwe VVW wordt meer maatwerk mogelijk. Enkele voorbeelden.

1. In het huidige VVW staat dat een papieren veiligheidsinstructie maximaal zeven dagen geldig is. Bij een groot werk, waar de omstandigheden soms langere tijd niet wijzigen, zoals de vernieuwing bij Utrecht Centraal, is deze regel niet behulpzaam. Er zijn verschillende fasen, maar binnen een fase verandert de veiligheidssituatie niet, dus dan is het niet zinnig om te verlangen dat medewerkers de instructie elke zeven dagen opnieuw doen.
2. Voor de ‘taak eigen veiligheid’ was er maar één veiligheidsprotocol: op basis van een locatie specifieke instructie mocht een alleenwerkende in dienst zijnde sporen oversteken. Dit gold voor iedereen, dus óók voor mensen die heel erg bekend waren binnen een contractgebied of op basis van de lokale omstandigheden prima konden beoordelen of ze veilig konden oversteken of niet. Maar zonder die locatie specifieke instructie mocht dit niet. In het nieuwe VVW komt te staan dat alleenwerkenden een cursus kunnen volgen, waarna zij een aantekening krijgen in hun DVP. Zo’n persoon hoeft dan niet elke keer opnieuw een instructie te krijgen en kan langdurende toegang tot het spoor krijgen. Iemand die daarentegen bijna nooit bij het spoor komt, kan beter een kortdurende toestemming krijgen op basis van een specifieke instructie. <

We proberen extremen niet de norm te laten zijn

“Bij het spoor zijn we er altijd heel goed in geweest uitzonderingssituaties te beschrijven. We kennen bijvoorbeeld de 15+5 seconden regel: iemand moet 15 seconden voor de trein nadert op een veilige plaats gaan staan, en heeft daarnaast vijf seconden om de werkplek te ontruimen. Dan zegt er iemand: ‘Als je naast een geel korenveld werkt, zie je de trein niet goed aankomen, dus dan moet je in de regels opnemen dat in dit soort situaties je 20 seconden voor het naderen van een trein op een veilige plaats moet zijn. Als je dit in de regels zou opnemen, zouden ze heel complex en star worden. Dat doen we dus niet. Dit soort situaties zijn niet voor niks uitzonderingen. We willen dat mensen zelf nadenken, dat ze zelf kritisch zijn. Dat ze vakmanschap tonen op het gebied van veiligheid. Mensen hebben vaak jarenlange ervaring van werken bij het spoor. Natuurlijk bescherm je hen met regels en er moet geen sfeer ontstaan dat alles maar moet kunnen. Maar we willen dat ze verantwoordelijkheid nemen voor hun eigen veiligheid, en zich afvragen: zijn de regels toepasbaar?” <

Veilig werken in de buurt van laag- en hoogspanning installaties

Sinds 2015 is de werkkamer Regelgeving Energievoorziening (EV) actief. Een team van tien ervaren EV-deskundigen buigt zich over de EV-regelgeving en de analyse van incidenten. Hun activiteiten richten zich enerzijds op de mensen die dagelijks werken aan onderstations, hoogspanningskabels en spanningskasten; anderzijds op medewerkers uit andere techniekvelden, die op hun beurt ook te maken krijgen met zaken als retourspanning en het gevaar van de bovenleiding.

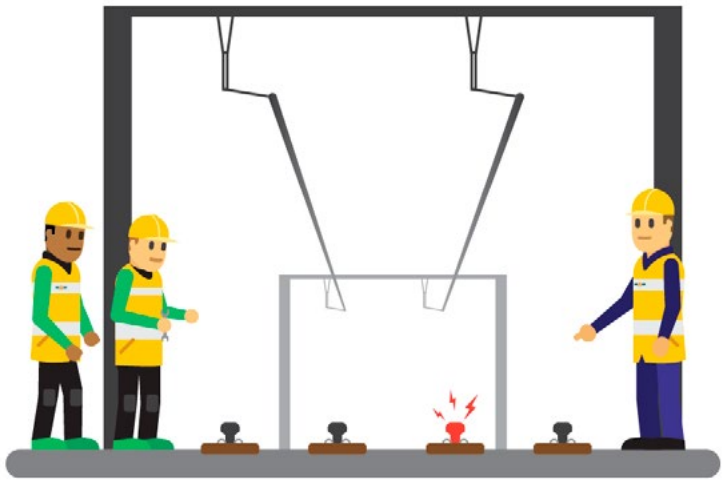
Mike van Ham van Dura Vermeer is lid van de werkkamer EV. Hij vindt het belangrijk om contact te onderhouden met anderen in het werkveld. Om zo veiligheid hoog op de agenda te zetten, en vooral ook op het netvlies van de mensen die buiten aan het werk zijn. “Het wordt zo snel routine”, zegt hij, “terwijl de risico’s aanzienlijk zijn: je werkt op hoogte, er is aanrijdgevaar en je hebt te maken met de spanning van de bovenleiding. Er zijn ernstige ongevallen gebeurd, waarbij mensen zijn overleden of blijvend letsel opliepen. Het blijft zo ontzettend belangrijk dat we ons steeds op veiligheid blijven concentreren. We werken veilig of we werken niet.”

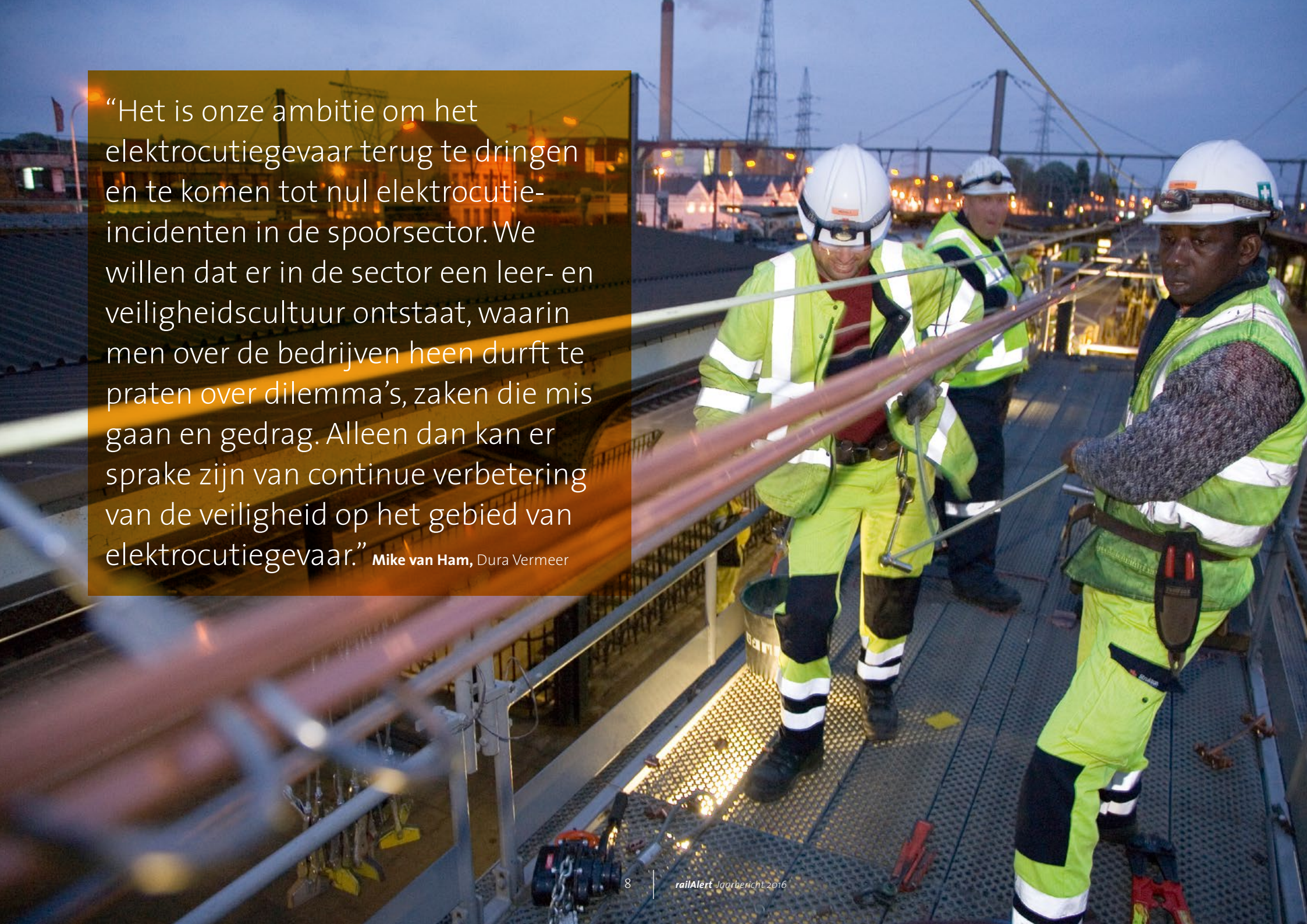
Duidelijkheid in regelgeving EV

Het doel van de werkkamer is de EV-regelgeving vaststellen en uitwerken. In 2016 vertaalde de werkgroep het NVW naar specifieke richtlijnen voor EV. Ook werkten de leden de splitsing van de RLN00128 verder uit, waarbij ‘veilige bedrijfsvoering’ en ‘veilige installatie’ bij ProRail kwamen te liggen en ‘het creëren van een veilige werkplek’ bij railAlert. De verwachting is dat half 2018 het NVW en VVW EV gereed zijn. “Iedere infrabeheerder heeft een eigen handboek met veiligheidsregels”, vertelt Mike. “We hebben geanalyseerd waar de overeenkomsten zitten, en waar de verschillen. We willen één regelgeving maken, dat is het doel. Dat vind ik een heel goede ontwikkeling, omdat het meer duidelijkheid geeft aan de mensen die buiten het werk doen. Ze hoeven zich niet steeds af te vragen bij welk werk ze staan en welke veiligheidsvoorwaarden gelden.”

Bevoegde EV-medewerkers

Een belangrijke taak van de werkkamer EV is om incidenten te bespreken en leerpunten te delen met de branche. “Een krol tegen de bovenleiding, iemand die in contact komt met kabels, bovenleiding en apparatuur die onder spanning staan, mensen die zijn geëlektrocuteerd: dat zijn allemaal EV-incidenten met ernstige gevolgen. Van daaruit kijken wij: wat gaan we doen? Waar moeten we iets aanpassen in de regelgeving? Moeten we communiceren? Ook beheert railAlert sinds 2016 de lijst van bevoegde EV-mensen. En we hebben gekeken naar de exameneisen van EV-functies die op de landelijk lijst van railAlert staan. Dit draagt er allemaal aan bij dat je met deskundige mensen werkt die veiligheid serieus nemen.”





“Het is onze ambitie om het elektrocutiegevaar terug te dringen en te komen tot nul elektrocutie-incidenten in de spoorsector. We willen dat er in de sector een leer- en veiligheidscultuur ontstaat, waarin men over de bedrijven heen durft te praten over dilemma’s, zaken die mis gaan en gedrag. Alleen dan kan er sprake zijn van continue verbetering van de veiligheid op het gebied van elektrocutiegevaar.” **Mike van Ham,** Dura Vermeer

Inventarisatie werkplekbeveiligingsmiddelen

De werkkamer maakte afgelopen jaar een inventarisatie van alle werkplekbeveiligingsmiddelen op het gebied van EV, zoals bovenleidingaarders, spanningstesters en doorverbindingen. Mike: “Het is verhelderend om te zien wat er allemaal in de markt is. En daarna discussiëren we over de vraag: willen we deze middelen gaan certificeren of niet? Ze moeten uiteraard aan bepaalde eisen voldoen, maar je wilt ook de markt niet te veel vastleggen. De werkkamer zal hierover een besluit moeten nemen. Dat is een complexe afweging. Hoe dan ook zien we in de werkkamer welke middelen er bij de andere bedrijven gebruikt worden. Zo kun je van elkaar leren. In de inventarisatie hebben we natuurlijk ook de werkplekbeveiligingsmiddelen van Lokaal Spoor meegenomen.”

EV-kennis uitbreiden

Tot slot is er ook aandacht voor elektrocutiegevaar bij medewerkers die in de andere techniekvelden werken. “Van de bovenleiding kent iedereen de gevaren wel, maar dat retourspanning via de spoorstaven ook gevaarlijk is, dat wordt vaak onderschat. Doordat het spoor steeds intensiever bereden wordt en veel onderstations zijn verzwaard, is de retourspanning ook groter geworden. Hierover willen we mensen informeren.” Dit gebeurt onder meer via toolboxbijeenkomsten en presentaties. Maar zulke belangrijke kennis moet vooral ook in opleidingen verankerd worden. “Inmiddels is geborgd, dat er in verschillende opleidingen van Railcenter EV-kennis wordt opgenomen, bijvoorbeeld bij de opleiding voor monteurs baan. Want dat zijn de mensen die uiteindelijk buiten blootstaan aan de risico’s.”

Mike van Ham, Dura Vermeer

Duidelijkheid scheppen om innovatie te stimuleren

Productcertificering is een effectieve manier om de kwaliteit van werkplekbeveiligingsmiddelen te borgen, zodat werken bij het spoor veiliger wordt. Maar het mag innovatie en marktwerking natuurlijk niet in de weg staan. Daarom zorgt de werkkamer Productcertificering, waarin vertegenwoordigers zitten van ProRail, leveranciers, aannemers en inspecterende instellingen, er zo veel mogelijk voor dat de toetsingskaders aansluiten bij de Europese wet- en regelgeving. "Voor ontwerpers en leveranciers is dit belangrijk", zegt Lex van de Poel van Dual Inventive, en lid van de werkkamer. "Als zij investeren in de ontwikkeling van producten, dan willen ze daar ook mee naar het buitenland kunnen. Met de toetsingskaders zorgen we voor transparantie en dat stimuleert innovatie."

Lex is zelf ondernemer en weet dat wanneer je leveranciers en ontwerpers een helder beeld geeft van het certificeringstraject je ze tot innovatieve oplossingen kunt verleiden. "Leveranciers willen hun risico's zo klein mogelijk houden", zegt hij. "Ze willen goed weten waar ze aan beginnen. Ze moeten bijvoorbeeld een prototype maken en een safetycase. Als je dit niet bij de start weet, loop je er later tegenaan. Ik vind het krachtig van de werkkamer dat dit overzicht er is. RailAlert gidst leveranciers door het woud van de regelgeving. Op de website van railAlert staan de kaders en een doorloopschema. Dat is een belangrijke winst en iets waar railAlert trots op mag zijn."

"Nederland is één van de weinige landen waar de zelfregulering van de branche zo knap geregeld is", reageert Koen van den Berg van railAlert, "dat lukt veel andere landen niet. We hebben met zo veel verschillende organisaties te maken en met zo veel belangen. Het is een open markt, maar je moet wel via één stem een oplossing zien te vinden."

Houten hekken: heet hangijzer

Jarenlang waren de houten hekwerken een heet hangijzer. "Hekken zijn natuurlijk een heel algemeen product, waar veel leveranciers voor te vinden zijn", zegt Lex. "Die hekken zagen er allemaal anders uit en werden op creatieve manieren aan het spoor gekoppeld, zodat er op het naastgelegen spoor gewerkt mocht worden. Vanuit de branche kwam de vraag om hier meer uniformiteit in te krijgen, met een correcte set aan specificaties. Maar omdat het zo'n algemeen product was, wilde geen enkele hekwerkleverancier het laten certificeren." De werkkamer besloot daarop om zelf een 'recept' beschikbaar te stellen. "Vanuit Europese regels hebben we dit gemaakt", vertelt Koen. "Hoe stevig moet het zijn? Hoe bevestig je het? Later kwamen er nog aanvullingen uit de branche, die we hebben verwerkt. Hier staan we natuurlijk voor open, want het gaat om de veiligheid." Het recept geldt voor houten hekwerken bij langdurige werkzaamheden. Lex benadrukt dat het verzoek om meer eenduidigheid van de aannemers kwam. "De wens kwam vanuit de markt. Daar zijn we als werkkamer voor: om zulke signalen op te pakken en om te zetten in werkbare oplossingen. Het is belangrijk dat deze discussies in de werkkamer worden gevoerd, omdat daar de verschillende stakeholders zitten, met verschillende belangen."

Mobiel of niet mobiel

Een andere discussie die vanuit de branche in de werkkamer terecht kwam, was die over mobiele en vaste beveiligingsmiddelen. “Het is belangrijk om dit onderscheid goed te maken”, zegt Koen. “Want je wilt weten bij welke partij het onderhoud en de eindverantwoordelijkheid liggen. Mobiele beveiligingsmiddelen worden onderhouden door de leverancier en ze moeten gecertificeerd worden via railAlert. Vaste beveiligingsmiddelen grijpen soms in op het beveiligingssysteem van het spoor. Ze moeten op dat beveiligingssysteem aansluiten, en aan de eisen van de spoorbeheerder voldoen. De verantwoordelijkheid voor zo’n vast beveiligingsmiddel ligt dan ook bij de spoorbeheerder.” Je kunt overigens met al je vragen over productcertificering bij railAlert terecht. “We hebben een loketfunctie, dus we helpen elke leverancier of ontwerper verder.”

Veiligheidsinspecties

“Natuurlijk bestaat er de noodzaak om te controleren of alle gebruikte producten ook daadwerkelijk gecertificeerd zijn”, zegt Lex. “Dit verwachten de partijen die het allemaal netjes doen natuurlijk ook. Zij investeren erin, dus dan is het niet meer dan normaal dat er ook op toegezien wordt dat er alleen gecertificeerde middelen gebruikt worden. Vanuit de werkkamer gaan wij input leveren aan de nieuwe veiligheidsinspecteurs van railAlert, zodat zij weten welke gecertificeerde beveiligingsproducten in onze bibliotheek zitten. Koen gaat verder: “En niet alleen welke het zijn, maar ook of het product op de juiste manier gebruikt wordt. Hiervoor hebben we een catalogus gemaakt”, vult Koen aan. “Alle gecertificeerde beveiligingsmiddelen staan daarin, met foto’s en een uitleg van de werking. De veiligheidsinspecteur kan de catalogus via zijn tablet bekijken tijdens zijn controle. RailAlert krijgt daarna de inspectieresultaten te zien, zodat we kunnen leren van de incidenten. Hiervoor creëert de werkkamer een positieve omgeving. We willen alles bespreekbaar maken”, zegt Lex. “Dat is de enige manier om tot passende maatregelen te komen die de veiligheid verbeteren. Dus niet met de zweep erover, maar op een open manier met elkaar communiceren.” <

Welke beveiligingsmiddelen zijn gecertificeerd?
Bekijk het productregister

Hoe werkt Productcertificering?

Twee jaar geleden is binnen de branche besloten om alleen nog maar te werken met door railAlert gecertificeerde werkplekbeveiligingsmiddelen. Zo wordt de kwaliteit geborgd van de middelen die worden gebruikt. De werkkamer Productcertificering stelt de toetsingskaders op en geeft de certificeringen af. Certificerende instellingen voeren de daadwerkelijke toetsing uit. Gecertificeerde producten worden gemerkt met een railAlert-sticker, zodat ook buiten duidelijk te zien is dat er met een gecertificeerd beveiligingsmiddel gewerkt wordt. <

Borgen van vakdeskundigheid

Het borgen van vakdeskundigheid in de railinfra sector. Hoe doe je dat? Een gesprek hierover met Angel Estirado en Paula Nusse, beide lid van de werkkamer Persoonscertificering.

Ontwikkelen, toetsen en aanpassen

Paula begint: “Een constante taak is het ontwikkelen van vakbekwaamheidseisen en het opnemen hiervan in certificeringsschema’s. Natuurlijk bespreken we de nieuwe of aangepaste vakbekwaamheidseisen altijd eerst met de branche voordat we ze definitief vaststellen. En na vaststelling zijn we niet klaar. Het blijft onze taak om deze eisen continu te bewaken op compleetheid, haalbaarheid en toepasbaarheid. Ook houden we ons bezig met het borgen van technisch vakmanschap. Dit doen we door examens en relevante opleidingen te ontwikkelen. Ook hier geldt, dat we alle middelen continu aanpassen om te blijven aansluiten bij de behoefte van de branche en bij actuele ontwikkelingen.”

Angel vult aan dat ze dit jaar ook veel slagen hebben gemaakt met het uitvoeren van praktijkbeoordelingen. “Een praktijkbeoordeling wordt altijd uitgevoerd door een gecertificeerde beoordelaar, want voor een uniforme praktijkbeoordeling zijn de juiste hulpmiddelen en kennis nodig.” Al deze eindproducten moeten aansluiten bij de laatste ontwikkelingen van wet- en regelgeving, arbeidsomstandigheden en de laatste technische ontwikkelingen.”

Een werkkamer met werkgroepen

Angel vertelt: “We bemannen de werkkamer met 11 leden afkomstig uit de brede spoorbranche. Deze club van 11 is weer onderverdeeld in drie werkgroepen:

werkgroep 1	werkgroep 2	werkgroep 3
NVW Trein, Metro en Tram	(Veiligheids)Kritische taken (technische taken en Ingenieursbureau taken)	ProRail taken

De diversiteit aan kennis binnen de werkkamer hebben we optimaal verdeeld over de verschillende werkgroepen. Hiermee zetten we de beschikbare kennis zo effectief mogelijk in en daarmee creëren we een zo breed mogelijk draagvlak bij de achterban. Zo werk ik bijvoorbeeld voor het NVW Trein, Metro en Tram samen met Joeri van Holsteijn van ProRail. Vanuit onze kennis en achtergrond kunnen we elkaar goed aanvullen. Daarnaast heeft het NVW, gezien de complexiteit van het onderwerp, een beheergroep waar ook extra specialisten vanuit de branche zijn aangesloten."

Neem je achterban mee

Een andere belangrijke taak is om vanuit de werkkamer je eigen achterban te informeren. Angel, werkzaam als veiligheidskundige bij SpoorTotaal en aangesloten bij de Branche voor Werkplekbeveiligingsbedrijven(BWR), geeft aan dat zij als BWR hier een proces voor hebben ingericht. "Als afgevaardigde van de BWR is het mijn taak om in de werkkamer te participeren als deskundige op het gebied van NVW-taken. Vragen, ontwikkelingen en knelpunten vanuit de werkkamer bespreek ik vervolgens met een groep binnen de BWR, in die groep zitten deelnemers van andere werkkamers binnen railAlert. Op deze manier kunnen we onze kennis uitwisselen en elkaar aanvullen. Vanuit deze groep BWR-werkkamerleden informeren wij ook het bestuur van de BWR, die op zijn beurt de andere leden informeert met de vrijgegeven informatie. Op deze manier denken wij, dat we de totale expertise vanuit de BWR effectief kunnen inbrengen in de verschillende werkkamers, en dat we zo nog beter aansluiten bij de vraag en behoefte vanuit de branche." <

Bereikt in 2016

"Er is een aantal NVW-taken opnieuw uitgegeven voor een periode van drie jaar", zegt Angel. "Ook hebben we alle bijbehorende examens aangepast en de opleidingen aangevuld met eventuele nieuwe onderdelen. Een andere belangrijke ontwikkeling is de aanpassing van het certificeringsschema BBD i plus. In 2017 gaan we de belangrijkste vakbekwaamheidseisen toevoegen. Ook het ontwikkelen van praktijkbeoordelingen om nog professioneler en gerichter te beoordelen is in 2016 gestart en zal in 2017 een definitieve vorm krijgen. Hiermee willen wij aansluiten op het traject van het Technisch Vakmanschap en kennis met elkaar delen." <

Behaalde certificaten in 2016

Certificaat	Aantal van inschrijven
Draagsysteem	**64**
Certificaat Lassen Verbindingsmof 3kV	20
Certificaat Praktijkbeoordelaar Voorman kabelinfra spoorse kabels	19
Certificaat Voorman kabelinfra spoorse kabels	25
Energievoorziening	**188**
Bedieningsdeskundige OBI 1500 V	3
Certificaat Installatieverantwoordelijke A	2
Certificaat Ploegleider 3kV	18
Certificaat Ploegleider Bovenleiding 1500 V	31
Certificaat Ploegleider OS/SS 1500 V	19
Certificaat Vakbekwaam Persoon 3kV	15
Certificaat Vakbekwaam Persoon Bovenleiding 1500 V	17
Certificaat Vakbekwaam Persoon OS/SS 1500 V	19
Certificaat Werkverantwoordelijke 3kV	23
Certificaat Werkverantwoordelijke Bovenleiding 1500 V	21
Certificaat Werkverantwoordelijke OS/SS 1500 V	20
Geleidingsysteem	**34**
Certificaat Praktijkbeoordelaar Technisch Leider Baan	17
Certificaat Technisch Leider Baan	17
Interne ProRail taken	**32**
Certificaat Beoordelen Infrabeschikbaarheid	30
Installatieverantwoordelijke Baan	2
Normenkader Veilig Werken	**3016**
Certificaat Begeleider Buiten Dienst gesteld spoor	362
Certificaat Gereedschapsmachinist	352
Certificaat Handheld Terminal	28
Certificaat Leider Locale Veiligheid	315
Certificaat Leider Werkplekbeveiliging	262
Certificaat Praktijkbeoordelaar NVW-taken	99
Certificaat V&G Coördinator Ontwerpfase	30
Certificaat V&G Coördinator Uitvoeringsfase	56
Certificaat Veiligheidscommunicatie	45
Certificaat Veiligheidsman/Grenswachter	376
Certificaat WB Ontwerpende Taken Autom. Blokstelsel Rijrichtingke	68
Certificaat WB Ontwerpende Taken Dubbel-/enkelspoorbeveiliging	68

Certificaat	Aantal van inschrijven
Certificaat WB Ontwerpende Taken Elektronische Beveiliging Simis	68
Certificaat WB Ontwerpende Taken NX (entrance exit) Beveiliging	68
Certificaat WB Ontwerpende Taken Ongecontroleerd Gebied	66
Certificaat WB Uitvoerende Taken Autom. Blokstelsel Rijrichting	102
Certificaat WB Uitvoerende Taken Dubbel-/enkelspoorbeveiliging	107
Certificaat WB Uitvoerende Taken Elektronische Beveiliging Simis	103
Certificaat WB Uitvoerende Taken NX (entrance exit) Beveiliging	101
Certificaat WB Uitvoerende Taken Ongecontroleerd Gebied	106
Certificaat WB Uitvoerende Taken Veiligheidsinformatie	108
Certificaat Werkplekbeveiliging Voorbereidende Taken	100
Certificaat Werkzone Leider Veiligheid	26
Treinbeveiliging Aannemers	**847**
Certificaat Automatische Overwegen	28
Certificaat BFI-monteur	18
Certificaat Emplacementsbeveiliging EBS Periferie	26
Certificaat Emplacementsbeveiliging EBS Rechners	21
Certificaat Emplacementsbeveiliging NX inclusief LCE	56
Certificaat Emplacementsbeveiliging VPI	43
Certificaat Emplacementsbeveiliging: PLC Interlocking	13
Certificaat Krukken en klemmen van meerdelige wissels	81
Certificaat Monteren elektrische verbindingen	111
Certificaat Treindetectie Assentelsysteem	18
Certificaat Treindetectie GRS met ATB 1e generatie	66
Certificaat Vrije baan beveiligingen	85
Certificaat Wissels elektrisch	51
Certificaat Wissels mechanisch Ebiswitch	78
Certificaat Wissels mechanisch Holle dwarsligger	59
Certificaat Wissels mechanisch Integra	20
Certificaat Wissels mechanisch NSE (zonder beweegbaar puntstuk)	73
Treinbeveiliging Ingenieurs	**4**
Certificaat Beltesten	1
Certificaat Praktijkbeoordelaar IB Treinbeveiliging	1
Certificaat RVTO collationeren	2
Veiligheidstraining Digitaal Veiligheidspaspoort	**5476**
Verklaring Veiligheid en Toegang Op het Spoor	5476
Eindtotaal	**9661**

Technisch vakmanschap: we doen het samen

Gezamenlijk, aansluiten op de dagelijkse praktijk, van aandacht voor detail naar aandacht voor samenhang, van solistisch optreden naar samenwerking en van leren naar blijvend ontwikkelen. Termen die naar voren komen als je praat over Technisch Vakmanschap (TVMS). Maar wat bedoelen we daar precies mee en waarom is dit belangrijk? Een gesprek hierover met Hans Herweijer.

Wat verstaan we onder vakmanschap nieuwe stijl?

"Vakmanschap wordt gecreëerd door goede vakmensen. Daarom is het zeer belangrijk om alle medewerkers een doeltreffend leerproces tot vakman aan te bieden. In dit leerproces doet de medewerker zo veel mogelijk kennis en vaardigheden op en brengt hij of zij die zo snel mogelijk in praktijk. Goede praktijkbegeleiding is hierbij essentieel. Op deze manier ontwikkelt de medewerker de juiste kennis en kunde om zijn taak goed uit te voeren."

Wie zijn betrokken?

In 2016 hebben de partijen railAlert, ProRail en Railcenter een plan van aanpak opgesteld. In dit plan zijn de kaders van continue competentieontwikkeling van vakmensen geschetst. De meer precieze invulling hiervan wordt in 2017 vormgegeven. Hans: "En dit doen we samen, samen met de spooraannemers die zich in 2016 al hebben aangemeld."

Wat vinden we belangrijk

- vakbekwaamheid verhogen
- minder kosten in opleiding en onttrekking
- minder certificaten
- verplichte aantoonbaarheid vakbekwaamheid
- structurele borging van alle taken
- verplichte basisopleiding
- meer praktijkgericht opleiden
- bijscholing (vakdagen) is verplicht
- technische beoordeling door leermeester
- organisatie inrichten opleiden/in stand houden vakbekwaamheid
- overgangsperiode naar nieuw model vaststellen
- inrichten monitoring beoordeling bekwaamheidseisen

De resultaten van 2016

- www.technischvakmanschap.nl staat online en de eerste nieuwsbrief (125 abonnees) is verstuurd
- Roadshow langs 32 spooraannemers. Deze Roadshow is zeer gewaardeerd en heeft een grote bijdrage geleverd aan de Kick-off bijeenkomst.
- Kick-off op 28 oktober. Tijdens deze bijeenkomst, waar 75% van de erkende spooraannemers aanwezig was, zijn 10 thema's benoemd. Diverse werkgroepen zijn met deze thema's aan de slag gegaan. De thema's vormen de ruggengraat van het programma.

Ruggengraat

Inkijkje in de plannen van TVMS in 2017

Vanaf 2017 pakt Railcenter het stokje van trekkersrol over van railAlert. Dit is een logische stap voor het vervolg van het programma waarbij het meer gaat over de ontwikkeling van opleidingen.

- Start pilot opleiding basiskennis Techniekveld Kunstwerken
- Start definiëren vakbekwaamheidseisen Baan
- Certificering TL Baan

Een gezamenlijk classificatiesysteem en de inzet van ZZP'ers

Hoe zorg je ervoor dat werkzaamheden veilig kunnen verlopen? De werkkamer Systeemcertificering richt zich bij het beantwoorden van deze vraag op de organisatie van de werkplekbeveiligingsbedrijven en de personeelstellers. Hoe borgen die dat hun werkprocessen leiden tot arbeidsveiligheid en systeemveiligheid? Bert Pompert, directeur S-Rail en lid van de werkkamer, geeft tekst en uitleg.

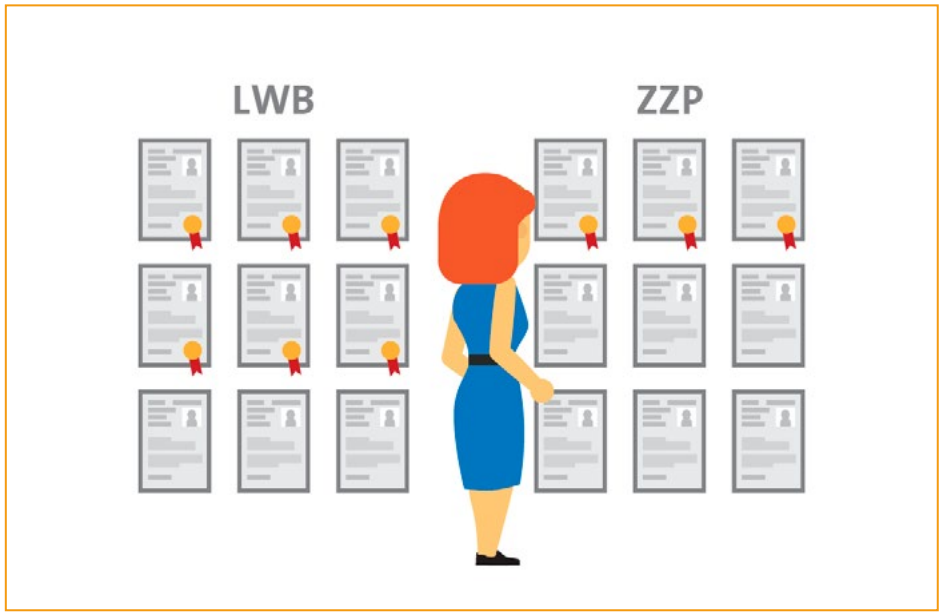
De werkkamer werkte in 2016 aan een nieuw classificatiesysteem van de veiligheidsfuncties. "Het is een systeem om vraag en aanbod aan elkaar te koppelen", legt Bert uit. "Een aannemer vraagt om een LWB'er, maar wat voor LWB'er? Is het duidelijk hoe complex de veiligheidssituatie ter plekke is? Is specifieke ervaring vereist, bijvoorbeeld met een kraan op lorries? Voorheen werkte iedereen met zijn eigen classificatie. Een spooraannemer en werkplekbeveiligingsbedrijf die vaak met elkaar werkten, kenden elkaars indeling. Maar werkten ze een keer met een ander bedrijf, dan kon het mis gaan. De aannemer dacht: 'Het zal wel goed zijn' of hij vroeg juist voor alle zekerheid om de zwaarste functionaris, wat helemaal niet nodig was. Nu komt er een gezamenlijk classificatiesysteem. Halverwege 2017 moet het klaar zijn. Daarin staat een schema met de verschillende niveaus. En er staat ook bij hoe iemand van het ene naar het andere niveau kan groeien."

Zicht op ZZP'ers

"Daarnaast wil de werkkamer meer zicht krijgen op het aantal ZZP'ers dat bij het spoor werkt", zegt Bert. "Zijn het er 80 of 200? Er doen veel verschillende aantallen de ronde. We gaan deze vraag binnenkort stellen aan alle werkplekbeveiligingsbedrijven en personeelstellers. We willen weten welke ZZP'ers bij hen zijn aangesloten. Er is behoefte aan een lijst met bevoegde, bekwame ZZP'ers, zo bleek ook op de harmonisatiedag. Om zo'n lijst te kunnen maken, moeten we eerst samen duidelijkheid krijgen op vragen als: van wie krijgen ZZP'ers hun hercertificering? Wie is verantwoordelijk voor de vakinhoudelijke begeleiding? Daar spreken we samen over in de werkkamer."

Onaangekondigde audits

De werkkamer wil jaarlijks onaangekondigde audits uitvoeren om te kijken of bedrijven veilig werken. "Geplande audits vinden vaak plaats bij grote projecten", zegt Bert. "Toch liggen daar niet per definitie de grootste veiligheidsrisico's. We willen ook audits doen in situaties waarin de meeste incidenten plaatsvinden, bijvoorbeeld bij een voortschrijdend werk, waarin je van de ene naar de andere overweg toewerkt. Maar dat is een stuk lastiger in te plannen. Je moet weten waar die werkzaamheden precies plaatsvinden en dan twee verschillende certificerende instellingen erheen laten gaan. Dat is logistiek lastiger dan een bezoek aan een groot project. In 2016 hebben we drie onaangekondigde audits uitgevoerd. In 2017 willen we echt weer naar die zes toe."



Veiligheid in 2017

Er staat veel spoorwerk gepland in 2017. “Dat levert een potentieel veiligheidsrisico op”, zegt Bert. “Als er te weinig geschikte mensen zijn, worden soms minder geschikte mensen ingezet. Mensen met te weinig kennis, of mensen die het gevaar van werken bij het spoor onderschatten. Of die bewust risico’s nemen om het werk door te kunnen laten gaan. Je moet ook ruggengraat hebben als LWB’er. Soms proberen anderen je onder druk te zetten om iets toe te laten wat eigenlijk niet veilig is, meestal om de strakke planning te halen. Die druk van een buitendienststelling – waarin soms wel tien werken tegelijk plaatsvinden – voelt iedereen. Onder tijdsdruk werken verhoudt zich niet goed tot veiligheid. Dit zijn onderwerpen die we bespreekbaar maken, bijvoorbeeld op de harmonisatiedagen.”

Jaarlijkse harmonisatiedagen groot succes

Tijdens de jaarlijkse harmonisatiedagen worden ideeën van de werkkamer besproken met de medewerkers van werkplekbeveiligingsbedrijven, personeelstellers en certificerende instellingen. En wordt – andersom – om input gevraagd voor nieuwe projecten. Zo werd in 2016 gesproken over het gezamenlijke classificatiesysteem en over een lijst met bevoegde, bekwame ZZP’ers.

Lees hier het verslag van de harmonisatiedag in oktober 2016

Creëren van automatisch veilig denken

In gesprek met Gert Loogman: deelnemer van de werkkamer en maintenance engineer/lascoördinator en KAM-adviseur bij het GVB.

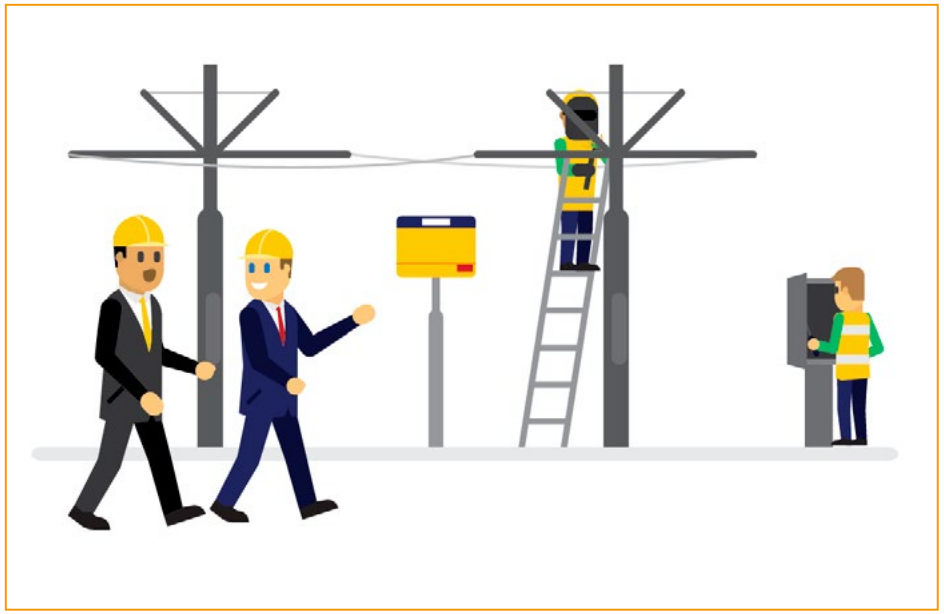
Met eenduidige regelgeving een veiligere werkplek creëren voor duizenden mensen. Volgens Gert is dit hét ultieme doel van de werkkamer Lokaal Spoor. Mooi doel, ga er maar aan staan. Gert: "De situatie was zo, dat elke stedelijke vervoerder (RET, GVB, HTM en de RTU) zijn eigen regelgeving hanteerde. En, om het nog ingewikkelder te maken, op het hoofdspoor gelden ook weer andere veiligheidsregels. Dit terwijl hier veelal dezelfde binnen- en buitenlandse spooraannemers werkzaam zijn. Deze ingewikkelde situatie maakt dat het ook minder veilig is. In de werkkamer Lokaal Spoor streven we naar het creëren van zoveel mogelijk uniformiteit, op lokaal- en landelijk niveau."

In één keer perfect een utopie?

Om te komen tot uitvoerbare regelgeving tracht de werkkamer Lokaal Spoor alle kennis van de verschillende werkkamerleden op een juiste manier samen te smelten. Gert: "Het is natuurlijk een utopische gedachte om dit in één keer perfect te doen, maar door het vele klankborden van alle werkkamerleden met de eigen achterban komen we uiteindelijk altijd tot een mooi eindresultaat waar alle betrokkenen mee kunnen werken."

Goed voorbeeld doet volgen

Volgens Gert is er nog een mooie opbrengst voortgekomen uit de samenwerking in de werkkamer. "We volgen steeds meer de goede voorbeelden van onze 'collega's' van een ander stedelijk vervoerbedrijf. Zijn zaken elders goed geregeld, waarom dan niet dat goede voorbeeld volgen? We hoeven niet bewust zaken anders op te pakken. Dit scheelt veel tijd en energie en leidt weer tot meer synergie. Win-win!"



DVP, ook bij Lokaal Spoor

Waar bij het hoofdspoor iedereen zijn DVP moet halen om in de buurt van het spoor te mogen werken, hanteren de stedelijke vervoerbedrijven (nu nog) ieder een eigen set aan veiligheidsregels. “Dit kan en moet anders, heeft Karel van Gils -nu directeur AM ProRail, maar begin vorig jaar nog directeur bij GVB- vast gedacht. Hij meldde zich aan voor de DVP-training. En na zijn deelname heeft hij direct budget vrijgemaakt om een ‘Try-out DVP Metro’ op te zetten. Zijn opvolger Mark Lohmeijer is ook overtuigd van nut en noodzaak van het DVP voor Metro én Tram. Na het GVB volgen er nu ook ‘Try-outs DVP Metro’ bij RET, HTM en RTU. Dit om meer draagvlak te krijgen voor het toepassen van een DVP. En dan niet alleen voor het registeren van diploma’s, certificaten en bevoegdheden, maar juist voor dat stuk basisveiligheid: elkaar aanspreken bij het afwijken van de 9 Life Saving Rules. Dat wordt nog steeds vaak onderschat als het gaat om veiligheid.”

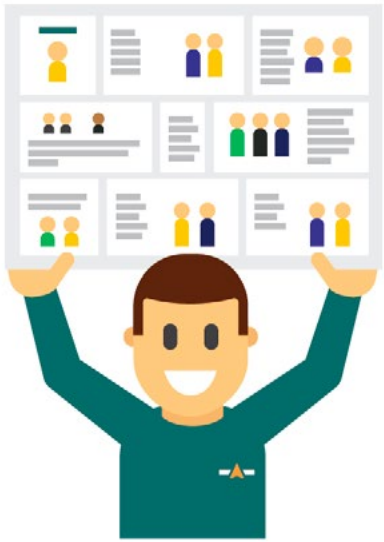
Resultaten in 2016

- Handsein zachter rijden bij trein, metro en tram nu gelijk > Stil uitgestrekte hand
- Plaatjes van maatregelen zijn in VVW-Tram 1.1 toegevoegd > Beheerste Toelating, Fysieke Afscherming; Persoonlijke Waarneming etc.
- Posters plus instructiekaartjes hand- en geluidseinen aangepast
- Voorschriften Veilig Werken Metro gepubliceerd
- Landelijke kopmodule e-learing VHP-Tram afgerond, stedelijke kopmodule volgen

Lokaal spoor wijsheden

“Heb begrip voor elkaars situatie en accepteer de soms ongenuanceerde, duidelijke antwoorden. Vindt hierin de juiste balans.” Aldus Gert Loogman

Een voorschrift kan geen leeg A4-tje zijn wat voor een aannemer meer vrijheid zou kunnen betekenen. Een voorschrift moet ook niet de andere kant op doorslaan zodat het ontcijferen van een voorschrift meer tijd kost dan het uitvoeren van een klus. Het is opgesteld voor volwassen mensen. We proberen daarom veel in plaatjes duidelijk te maken. Een duidelijke tekening maakt vaak in één oogopslag duidelijk wat misschien in 100 woorden niet te verklaren is. Dit werkt prettiger voor de mensen voor wie ze zijn opgesteld.



Nieuwe mogelijkheden voor alle gebruikers

RailAlert lanceert in 2017 een nieuwe meldmodule voor het Veiligheidsdashboard. In de vernieuwde applicatie is meer ruimte om de achterliggende oorzaken bij een incident of gevaarlijke situatie te noteren. Hieruit kunnen lessen worden getrokken voor de toekomst. Een andere belangrijke wijziging is dat de aantallen gewerkte uren voor de IF-rates niet meer hoeven te worden aangeleverd.

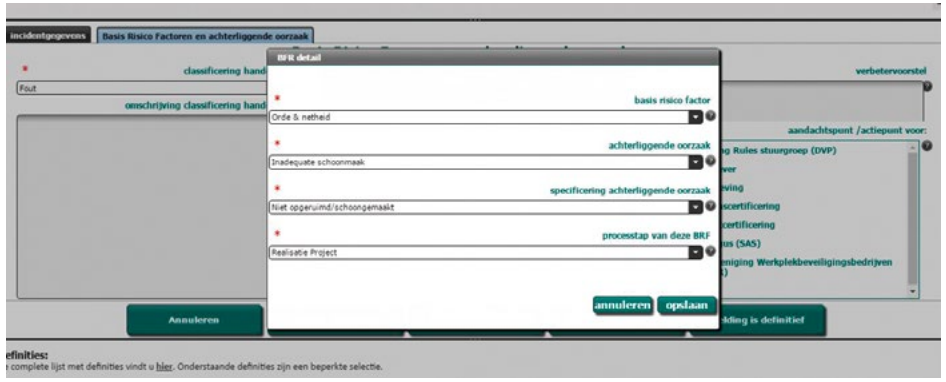
In 2016 kwam bijna de helft minder meldingen binnen (310) dan in 2014 (574). “We merkten dat sommige bedrijven ernstige incidenten wel melden, maar gevaarlijke situaties vaak niet”, zegt Koen van den Berg van railAlert. “Terwijl we daar met z’n allen juist zo veel van kunnen leren.” Daarom besloot railAlert onderzoek te doen naar de informatiebehoefte van de partijen in de branche, om beter te begrijpen waarom niet alles gemeld wordt. Een stagiair Veiligheidskunde voerde het onderzoek namens railAlert uit.

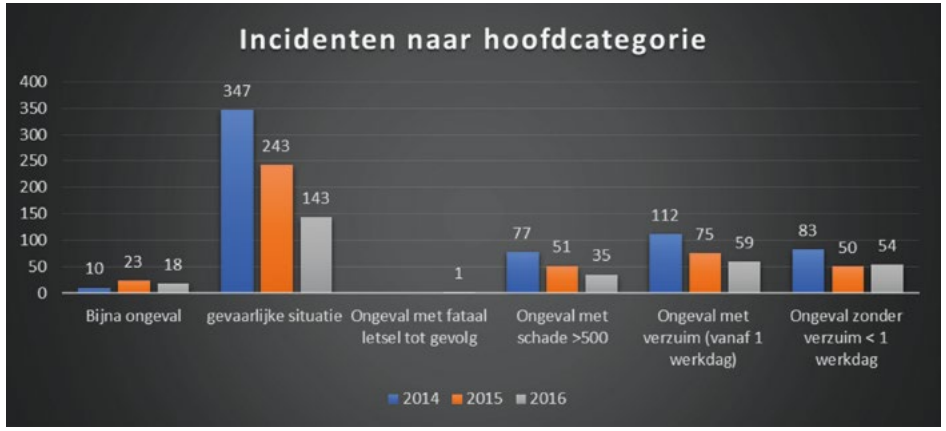
“Deelnemers aan het onderzoek bleken meer inzicht te willen in de achterliggende oorzaken van incidenten en bijna-incidenten”, vertelt Koen. “Ook gaven spoorbedrijven aan dat het doen van een melding bij verschillende organisaties veel tijd kostte, wat ook gold voor het maandelijks registreren van de gewerkte uren voor de IF-rate. Het bleek met name voor grote bedrijven lastig om van alle onderaannemers en ZZP’ers het aantal gewerkte uren te verzamelen en door te geven.”

De wijzigingen op een rij

RailAlert is met deze signalen aan het werk gegaan en voert op basis van het onderzoek de volgende wijzigingen door:

1. Bedrijven hoeven de IF-rates niet meer via het Veiligheidsdashboard te melden
2. De meld-tool is verbeterd. Er zijn velden toegevoegd, bijvoorbeeld om aan te geven wáár in het proces iets is misgegaan. Is dit in de ontwerpfase gebeurd, dan moet je op een heel andere manier ingrijpen dan dat er in de realisatie van het project iets misging.
3. Er komt een andere presentatie van de resultaten, waarin ook de achterliggende oorzaken van incidenten beter zichtbaar worden.





Maximaal leereffect

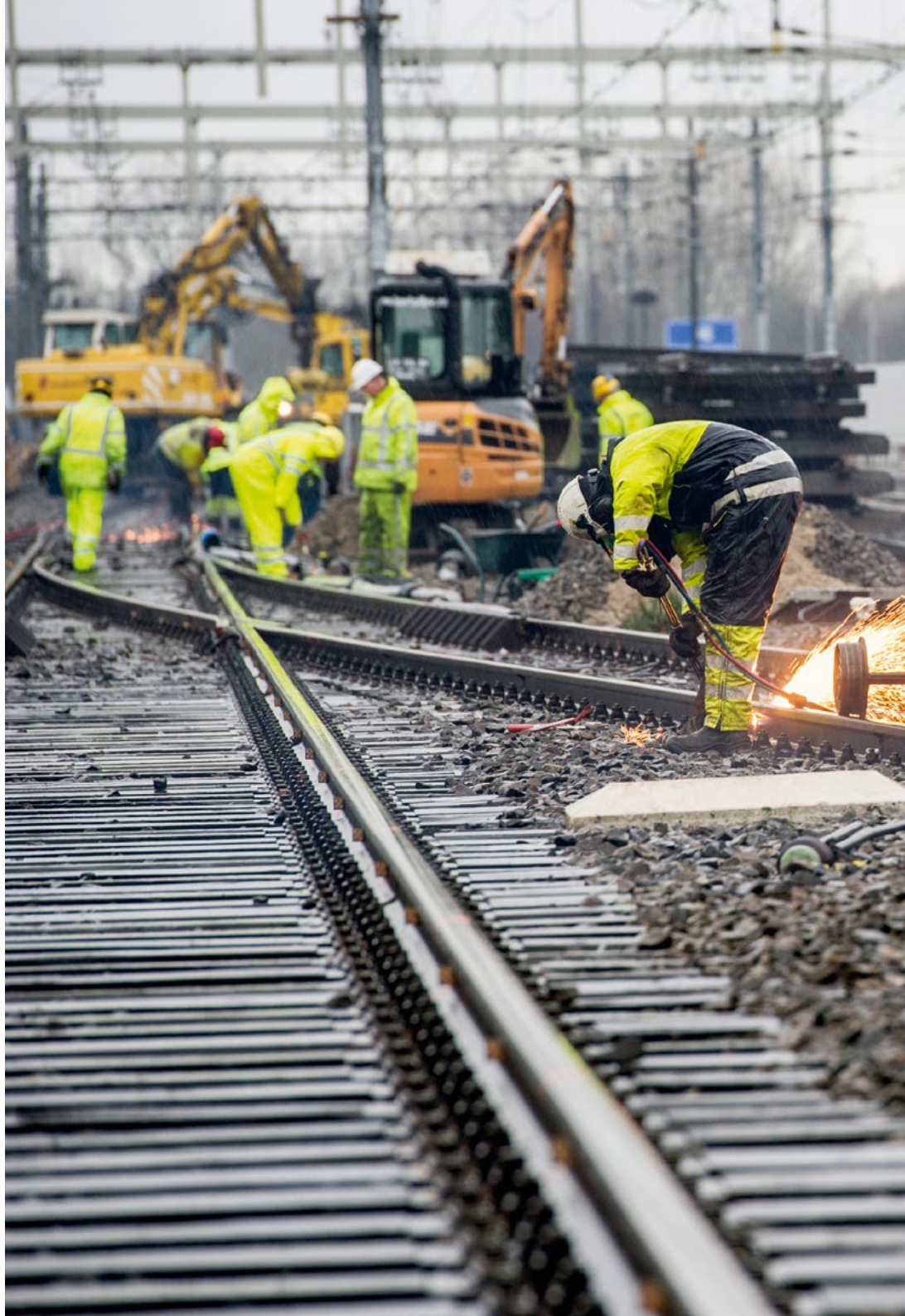
“Bedrijven willen input om hun organisatie te verbeteren”, zegt Koen. “Het gezamenlijke Veiligheidsdashboard is hiervoor een prima instrument. Het is completer dan de meldsystemen van de onderliggende spoorbedrijven: een grote bulk meldingen geeft natuurlijk veel meer interessante aanknopingspunten dan de incidentenregistratie van één enkel bedrijf.

Bovendien is het Veiligheidsdashboard een onafhankelijk systeem en zijn er geen sancties op het melden van incidenten. Het is zonde als het Veiligheidsdashboard onvoldoende wordt ingevuld. De statistieken die eruit komen zijn dan namelijk ook minder interessant. We verzoeken de verschillende bedrijven dan ook met klem om in de toekomst álle incidenten te melden, óók de bijna-incidenten en gevaarlijke situaties. Met de nieuwe meld-tool zal dit een stuk makkelijker gaan."

Stijgen op de Veiligheidsladder

Het delen van informatie via het Veiligheidsdashboard draagt bij aan het samen leren. Daarbij is leren van fouten een belangrijk aspect op de veiligheidsladder van ProRail. "Als je aan een auditor laat zien dat je consequent actie onderneemt naar aanleiding van incidenten, dan laat je niet alleen zien dat je ervan leert, het levert daarnaast ook punten op waarmee je kan stijgen op de veiligheidsladder. Want ook incidenten delen met de branche is zogenaamd 'trede 4-gedrag'. Door het Veiligheidsdashboard beter te benutten, maken we dus niet alleen het werken aan het spoor veiliger; het levert spoorbedrijven uiteindelijk ook voordelen op bij aanbestedingen."

RailAlert organiseert in 2017 presentaties en een workshop om de nieuwe meld-tool en de extra mogelijkheden te demonstreren. Ook komt er een handleiding beschikbaar.



Digitaal Veiligheidspaspoort

Inmiddels is het een bekend gegeven: werk je in de spoorzones A en B of op een bouwplaats van ProRail, dan moet je in het bezit zijn van een Digitaal Veiligheidspaspoort (DVP). Het is heel simpel: geen DVP is geen toegang.

De eerste DVP-passen en de daaraan gekoppelde Toegang Tot Het Spoor-certificaten (TTHS) zijn uitgegeven in 2012. Deze TTHS-certificaten hebben een geldigheidsduur van vijf jaar, dat wil zeggen dat in 2017 de eerste certificaten gaan verlopen. Duizenden werknemers zullen voor het behoud van het certificaat in 2017 opnieuw gaan deelnemen aan de DVP-training ('Spoor jij wel?') en opgaan voor de huidige eindtoets Veilig Toegang op het Spoor (VTOS).

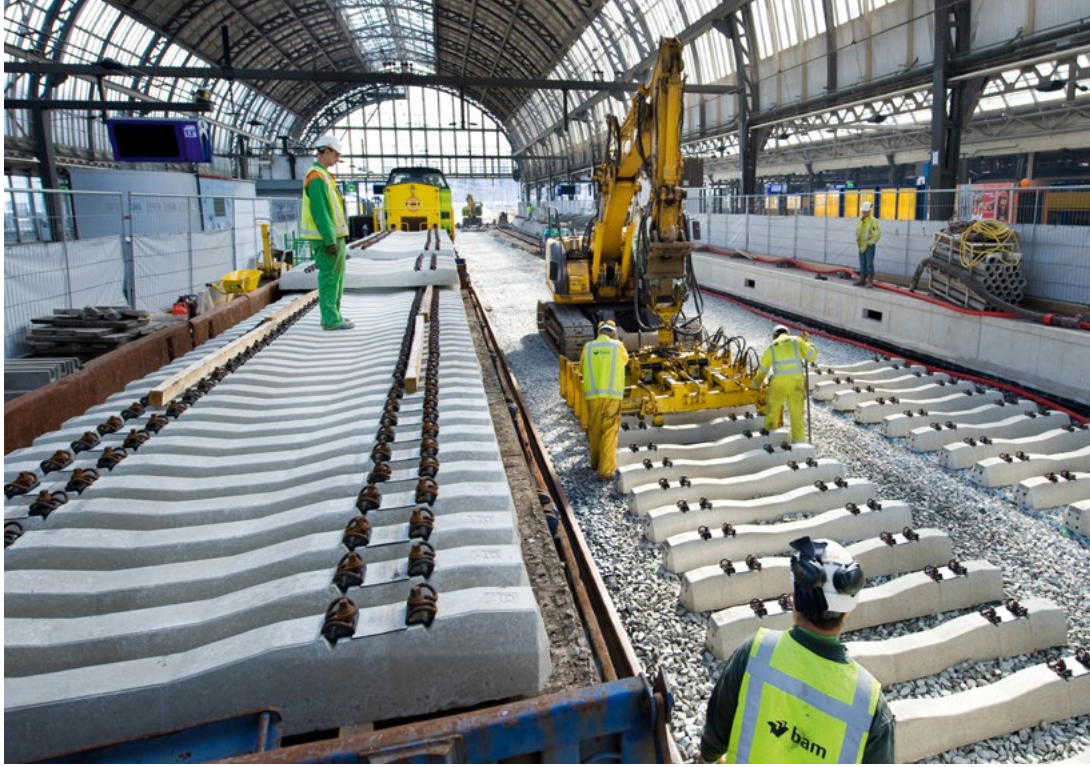
Het vervolg: de training 'Spoor jij wel?'

Een projectteam, bestaande uit deelnemers van railAlert, Railcenter, spooraannemers en ingenieursbureaus, is in 2015 aan de slag gegaan met het ontwikkelen van een vervolg op de initiële DVP veiligheidstraining. Dit vervolg: de training 'Spoor jij wel?' heeft in 2016 een pilotfase doorlopen. En nu, na de pilot en diverse optimalisaties, is de training gereed om in 2017 uitgerold te worden. Medio 2017 kunnen de eerste deelnemers zich gaan inschrijven hiervoor.

Veiligheidsinspecties

Alle branchepartijen hebben aangegeven dat het naleven van de Life Saving Rules (LSR) ontzettend belangrijk is. Maar maken daarbij ook de opmerking, dat dit (nu) onvoldoende gebeurt. Tijd voor verandering. RailAlert heeft de behoeftes uit de branche verzameld en op basis daarvan een plan van aanpak opgesteld.

De eerste stappen: verduidelijken van de DVP-regels; meer grip op de uitgifte van dagpassen; veiligheidsinspecteurs inzetten voor het controleren van de naleving van de LSR, en heel belangrijk we willen leren van het waarom van het niet-naleven van de LSR.



In 2017 verder met...

- Roadshow langs de branche
- Aanstellen veiligheidsinspecteurs en het geleidelijk opstarten van de inspecties
- Installeren van een toetsingscommissie
- Nieuwe aanpak implementeren, uitrollen en evalueren

WERK VEILIG, VOLG DE LIFE SAVING RULES

1

Tijdens de uitvoering van werkzaamheden kan een Veiligheids-inspecteur van railAlert (VIR) constateren dat je een Life Saving Rule (LSR) niet naleeft.

2

De VIR zal altijd vragen waarom jij afwijkt van de LSR en dit registreren. Jij en je werkgever ontvangen een bevestiging van deze registratie. Jullie krijgen de mogelijkheid om meer achtergrondinformatie te geven over de reden van afwijken.

3

De afwijking en reden worden voorgelegd aan de Toetsingscommissie (TC) van railAlert. In de TC zitten veiligheidsdeskundigen uit de spoorbranche. Zij stellen vast of daadwerkelijk sprake is van een overtreding.

4

Deze toetsing gebeurt anoniem. Je historie van (eventuele) eerdere overtredingen is niet bekend bij de TC.

5

Na vaststelling van een overtreding worden je werkgever en ProRail geïnformeerd. Zij zullen nu, bij het eventueel opleggen van een sanctie, jouw historie van (mogelijke) eerdere overtredingen in overweging nemen.

6

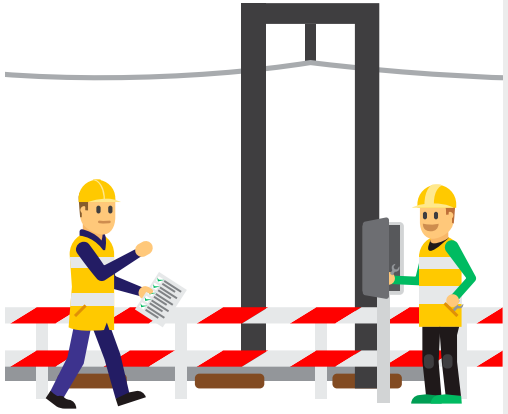
Je werkgever hanteert de richtlijnen van het eigen bedrijf voor het opleggen van een eventuele sanctie.

7

ProRail kan jou (tijdelijk) toegang ontzeggen tot het spoor en de bouwterreinen van ProRail. Dit gebeurt alleen wanneer er sprake is van meerdere overtredingen of roekeloos gedrag.

8

Analyse van de overtredingen en de redenen daarvoor helpt de spoorbranche om steeds veiliger te werken!



Analyse Safety Walks

RailAlert heeft in het tweede kwartaal van 2016 een online module doorgevoerd om de Safety Walks in te plannen. Om de module verder te optimaliseren zijn we benieuwd naar de ervaringen!

Het percentage gelopen Safety Walks in 2016 zat rond de 50%. In 2015 was dit 69%. Wat verder opvalt is dat er meer variëteit is gekomen in de gekozen locaties. Toch zijn er nog steeds een aantal locaties die frequenter worden bezocht dan andere. Dit jaar is DSSU Utrecht veruit de meest bezochte locatie. Aan de deelnemers van de Safety Walks is gevraagd om hier in de planning rekening mee te houden en meer variatie aan te brengen.
Hieronder een overzicht uit de kwartaalanalyses met de type bevindingen (positieve indrukken en verbeterpunten):

Analyse Safety Walks 2016

	Bevindingen:	Q1	Q2	2016
	Totaal aantal:	**121**	**144**	**265**
Positieve indruk	**Totaal aantal meldingen:**	**80**	**87**	**167**
	Buitendienststelling (BD)	0	0	0
	Communicatie & Procedures (C&P)	36	37	73
	Gebruik DVP (DVP)	1	3	4
	Gereedschap (Ger)	1	3	4
	Gebruik PBM's (PBM)	0	4	4
	Locatie & Bouwplaats (L&B)	17	17	34
	Houding & Gedrag (H&G)	21	23	44
	Verbeter Voorstel (VV)	4	0	4
Verbeterpunten	**Totaal aantal meldingen:**	**34**	**46**	**80**
	Buitendienststelling (BD)	0	0	0
	Communicatie & Procedures (C&P)	14	17	31
	Gebruik DVP (DVP)	0	3	3
	Gereedschap (Ger)	3	4	7
	Gebruik PBM's (PBM)	5	6	11
	Locatie & Bouwplaats (L&B)	3	5	8
	Houding & Gedrag (H&G)	5	2	7
	Verbeter Voorstel (VV)	4	9	13
Onveilige situatie	**Totaal aantal meldingen:**	**7**	**11**	**18**

De kwartaalanalyses kunt u terugvinden op de website van railAlert

Commissies beoordelen vakbekwaamheden NVW en Techniek

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

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

1. Beoordelen kandidaat-examinatoren en (praktijk-)beoordelaars op basis van eisen, die zijn opgesteld door de Werkkamer Persoonscertificering
2. Toezien op de kwaliteit van de beoordeling van de vakbekwaamheid
3. Behandelen van bezwaren tegen de uitslag, conform de binnen railAlert vigerende procedure klacht, bezwaar en beroep
4. Beoordelen van evaluaties, uitslaganalyses en rapportages, die zijn toegeleverd door het bureau
5. Signaleren en adviseren met betrekking tot de noodzaak tot aanpassen van onderdelen van het certificeringschema, waarvan bij de uitvoering problemen zijn ontstaan
6. 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).

Wat is er bereikt in 2016?

CBV techniek

Dit jaar zijn er, naast de reeds genoemde activiteiten, twee dingen die vooral zijn opgevallen:

1. naar aanleiding van signalen van beoordelaars/examinatoren is een aantal examens beoordeeld op kwaliteit, zoals het examen overwegen en assenteller
2. de commissie heeft twee bijeenkomsten (laten) organiseren voor examinatoren/beoordelaars om de kwaliteit te borgen. Die waren specifiek gericht op:
   - Het borgen van de kwaliteit van de wijze van beoordeling
   - Het borgen van de kwaliteit van het proces rondom examens
   - Het op de hoogte brengen van examinatoren/beoordelaars van toekomstige ontwikkelingen
   - Het ontvangen van aan-/opmerkingen c.q. signalen van beoordelaars/examinatoren.

CBV NVW

In 2016 heeft de CBV NVW tien keer vergaderd. Een terugkerend onderwerp op de agenda was de bezwaren op NVW examens. Ieder bezwaar wordt altijd door twee leden van de commissie beoordeeld. Indien deze twee leden geen beslissing kunnen nemen over een bezwaar of deze wel of niet gegrond is, wordt het teruggekoppeld binnen de CBV NVW. Vervolgens vindt er consensus plaats. Een deel van de bezwaren gaat over de examenvragen. Als blijkt dat examenvragen niet juist waren, kan een vraag geschrapt of aangepast worden. Het komt ook voor dat een bezwaar over de interpretatie van de regelgeving gaat. Dit is complex voor de examinatoren en de CBV NVW ondersteunt de examinatoren hierin.

De commissie bewaakt haar verantwoordelijkheid en taken door frequent de vraag te stellen: valt dit binnen of buiten de scoop van de CBV NVW? Net als de CBV Techniek heeft de CBV NVW examens beoordeeld op kwaliteit en organiseerde de commissie bijeenkomsten voor examinators/beoordelaars.

In 2106 heeft de CBV NVW actief bijgedragen aan het onderzoek rondom het functioneren van de praktijkbeoordelaar. Tevens heeft de CBV NVW circa tien examens als gecommitteerde bijgewoond. In overleg met de directie is afgesproken om het aantal te bezoeken aan examens te verlagen en te reageren op binnen gekomen en gegronde bezwaren. Het bijwonen als gecommitteerde van de expertmeetings vallen buiten deze afspraak.

Tot slot hebben twee leden van de CBV NVW zitting in de beheergroep. Die heeft ten doel om tot zo breed mogelijk gedragen beslissingen te komen.

Colofon

Eindredactie
Edith Rameckers, De Bilt
Moniek Rouweler, Eindhoven
Fotografie
Eut van Berkum, Utrecht, en vele medewerkers uit de railbranche
Visuals
BeeldBlinkers, Apeldoorn
Vormgeving
DUO-ontwerp, Utrecht