

Jaarverslag Stichting railAlert 2020

VERKORTE VERSIE

railAlert



Verder voorwaarts met
veiligheid en gezondheid
in de railinfrabranche

Dit is railAlert anno 2020

De Stichting railAlert zet zich in voor een veilige en gezonde werkplek op en aan het spoor. Volgens het in 2020 vastgestelde manifest heeft iedereen recht op een veilige en gezonde werkplek. Grote betrokkenheid en inbreng vanuit de branche moeten daarbij helpen.

railAlert is een samenwerkingsverband waarin alle bedrijven die werkzaam zijn in de spoorsector vertegenwoordigd zijn. Ten eerste de infrabeheerders, zoals ProRail, Infrasppeed Maintenance, GVB, HTM, RET en Trambedrijf Utrecht. Ten tweede de bedrijven die projecten en onderhoud aan de railinfrastructuur



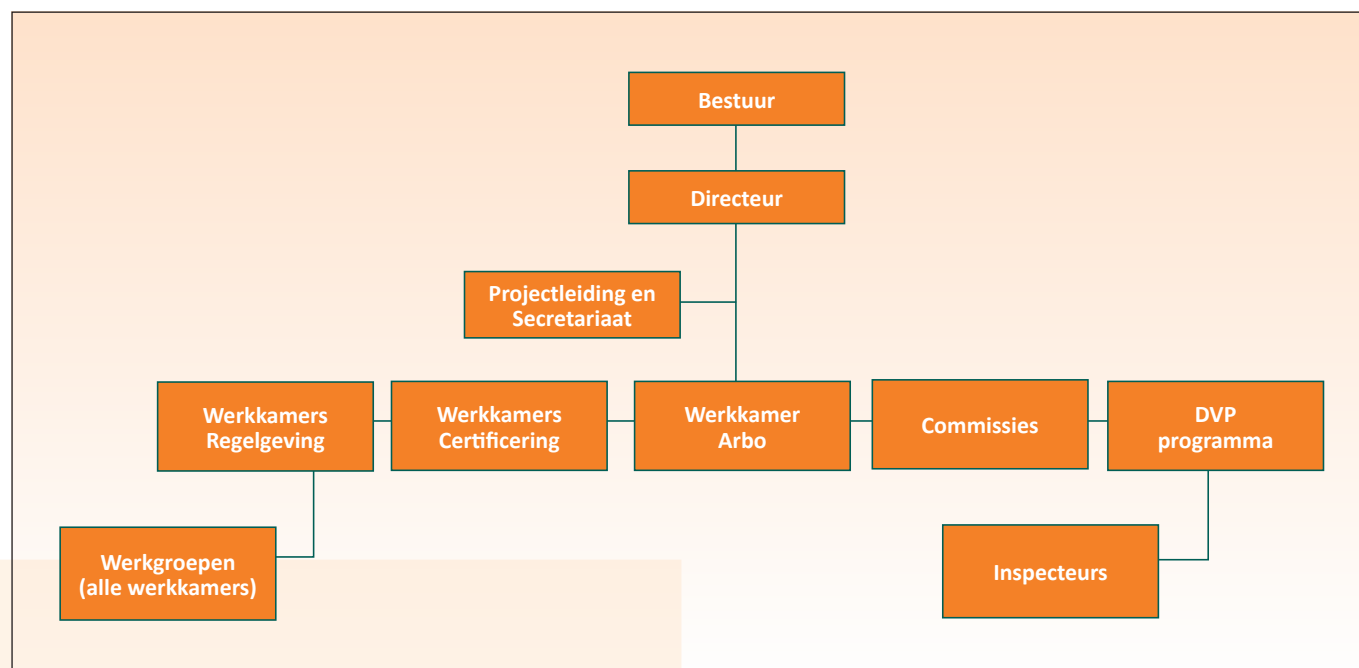
Het hoofddoel van railAlert was ook in 2020 dat iedereen veilig op en aan het spoor kan werken. (Foto: ProRail, Stefan Verkerk)

uitvoeren, zoals aannemers, werkplekbeveiligingsbedrijven, personeelstellers en zzp'ers. Ten derde de ingenieursbureaus en tevens een vertegenwoordiging van werknemers.

Daarnaast zoekt railAlert regelmatig de samenwerking op met andere organisaties. Zo is de overheid, onder meer in de vorm van de inspectie Leefomgeving en Transport en de inspectie SZW, een belangrijke overlegpartner. Hetzelfde geldt voor andere externe organisaties die nauw betrokken zijn bij arbeidsveiligheid in en om railinfraprojecten.

Organisatiestructuur

railAlert wordt aangestuurd door een bestuur onder leiding van een onafhankelijk voorzitter. Het bestuur wordt bijgestaan door de directeur en de voorzitters van de werkkamers, verenigd in het Centraal College van Deskundigen. Onder voorzitterschap van de directeur brengen zij adviezen uit op de werkvelden van de Stichting railAlert. In totaal kent railAlert meer dan honderd deelnemers vanuit de hele breedte



Figuur 1. Organisatiestructuur van de Stichting railAlert. In de werkkamers, de werkgroepen en commissies wordt specifieke knowhow gebundeld. (Bron: Stichting railAlert)

van de branche. Daarnaast heeft railAlert nog een werkapparaat dat bestaat uit twaalf medewerkers, van wie zes veiligheidsinspecteurs. In 2020 bestond het bestuur van de Stichting railAlert uit:

- Ira Helsloot: onafhankelijk voorzitter
- Gert Kroon: penningmeester (namens Koninklijke NLI ingenieurs)
- Wouter A. van Dijk (namens ProRail)
- Jet de Boer-Lasseur (namens de metro- en/of tram-bedrijven)
- Henk van der Meijden (namens de Werkkamer Arbo en een werknemersvereniging)
- Jacob Zeeman (namens Bouwend Nederland, vakgroep Railinfra)

Terugblik 2020

De Stichting railAlert kijkt voorzichtig tevreden terug op 2020. De stichting heeft namelijk mooie resultaten bereikt als het gaat om het zorgen voor een veilige en gezonde werkplek op en aan het spoor.

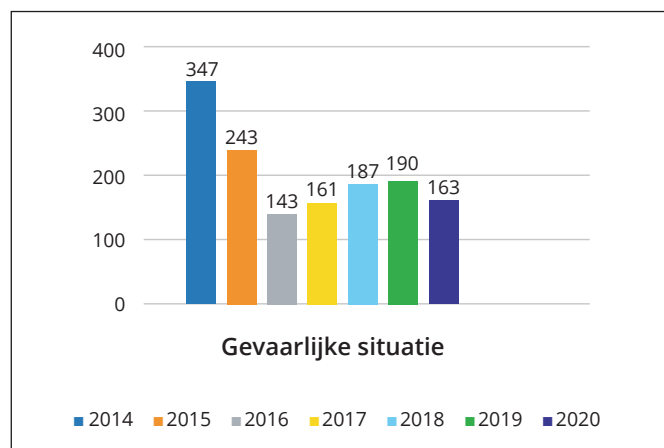
Zo is er in de werkkamers veel werk verzet, hebben de inspecteurs meer inspecties dan ooit verricht en heeft het bestuur een vernieuwd manifest neergezet. Aan de andere kant heeft het afgelopen jaar ook een aantal leerpunten meegebracht en brengt de coronapandemie (logischerwijs) de nodige zorgen met zich mee. Het jaarverslag en deze verkorte versie daarvan bieden een overzicht van wat er is bereikt.

Aantal gemelde veiligheidsincidenten blijft vrijwel gelijk

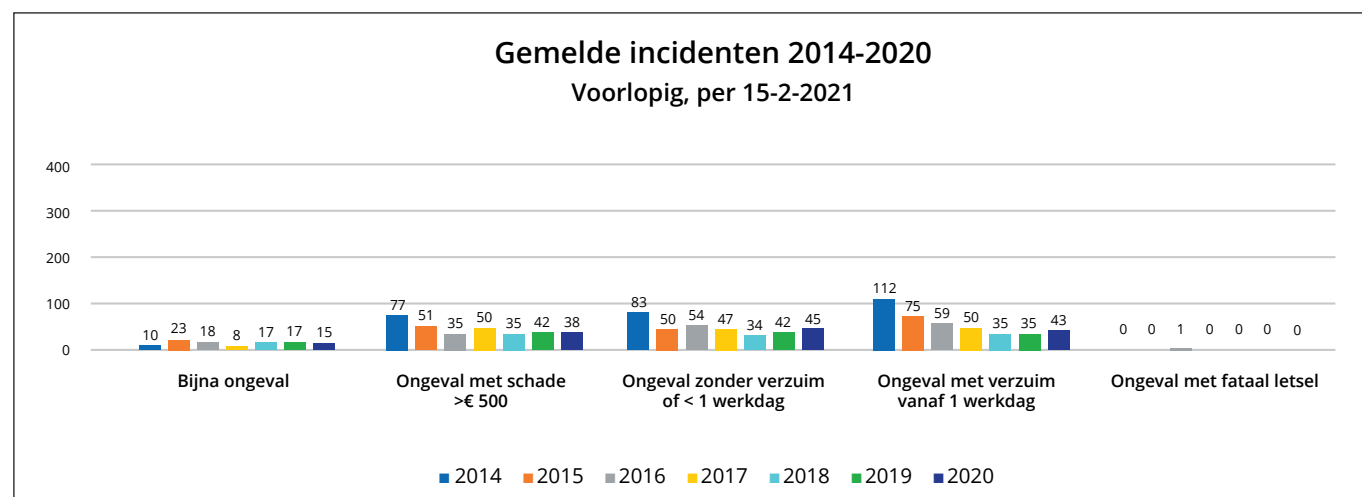
Aangesloten bedrijven en organisaties kunnen in het Veiligheidsdashboard veiligheidsincidenten melden. Dit kunnen 'slechts' gevaarlijke situaties zijn, maar ook daadwerkelijke ongevallen met eventueel letsel tot gevolg. railAlert monitort, analyseert en rapporteert over deze meldingen.

Veiligheidsincidenten 2020

Het aantal meldingen van veiligheidsincidenten in 2020 is nagenoeg gelijk aan de jaren daarvoor. Dat aantal schommelt sinds 2016 rond de driehonderd in totaal per jaar. Er is een lichte verschuiving zichtbaar van gevaarlijke situaties naar incidenten met verzuim.



Figuur 2A. Het aantal gevaarlijke situaties in de periode 2014 tot en met 2020.



Meldcultuur moet verbeteren

De gemelde incidenten komen van slechts circa 25 bedrijven in de sector. Dat betekent dat heel veel bedrijven niets melden, terwijl daar misschien wel incidenten hebben plaatsgevonden. Daardoor is het moeilijk om op basis van de binnengekomen meldingen conclusies te trekken over de daadwerkelijke

veiligheid bij werk aan de railinfra. Het verbeteren van de meldcultuur blijft dan ook een belangrijk aandachtspunt voor de railinfrabranche. Niet alleen om beter zicht te krijgen op de situatie, maar vooral ook om de regelgeving al naar gelang de situatie aan te passen.

Eén helpdesk en één website voor het digitaal veiligheidspaspoort (DVP)

Wie toegang tot een werkplek aan het hoofd- of metrospoor wil krijgen, dient in het bezit te zijn van een digitaal veiligheidspaspoort (DVP). Daarin staat vermeld of de desbetreffende medewerker de vereiste examens op het gebied van spoorwegveiligheid

succesvol heeft afgelegd. In het DVP-systeem kan ook melding gemaakt worden van overtredingen van de Life Saving Rules. Het DVP valt onder verantwoordelijkheid van railAlert.



Helpdesk digitaal veiligheidspaspoort (DVP)

[Ik heb een vraag](#)[Hoe verkrijg ik een dagpas?](#)[Vind een antwoord](#)

Onderwerpen

Algemene informatie DVP

Training & Certificaten

DVP-pas

DVP-portal

Keyusers

Bescherming persoonsgegevens

De nieuwe website werd gelanceerd op 4 januari 2021: dvp.railalert.nl. Voor vragen kun je de DVP-helpdesk bereiken via het emailadres info@railcenter.nl.

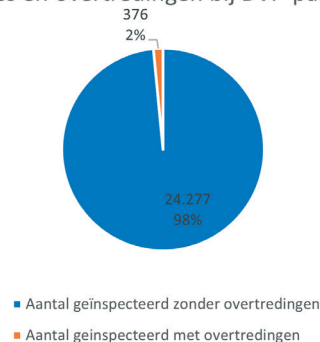
Overzichtelijk gebundeld

In 2020 is het DVP doorontwikkeld. De grootste stap was het centraliseren van de verschillende helpdesks en websites. Eerder kon men voor informatie of vragen namelijk bij drie verschillende partijen terecht; railAlert, Nsecure (de ontwikkelaar van het DVP-programma) en Railcenter. In 2020 zijn de drie helpdesks en websites samengevoegd en geïntegreerd. Dit zorgt voor meer duidelijkheid: er is één servicedesk en één website waar je alle informatie kunt vinden en met al je vragen terecht kunt.

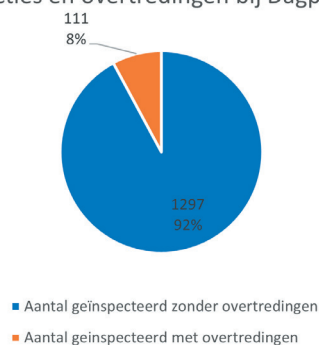
Overtredingen

De veiligheidsinspecteurs van railAlert hebben in totaal 3.872 inspecties uitgevoerd. Prioriteit voor de inspecteurs was om door middel van coaching de personen die overtredingen begingen aan te zetten tot gewenst gedrag. Indien coaching niet tot het gewenste resultaat leidde, gingen inspecteurs over tot het uitschrijven van een afwijking. In totaal constateerden zij 487 overtredingen, waarvan 111 bij dagpassers. Uit de cijfers blijkt dat er relatief vijf keer meer overtredingen plaatsvinden bij dagpassers dan bij DVP-pashouders.

Inspecties en overtredingen bij DVP-pashouders



Inspecties en overtredingen bij Dagpassers



Figuur 3 en 4. DVP-pashouders versus dagpassers: bij dagpassers vinden vijf keer meer overtredingen plaats.

Railsector cruciaal tijdens coronacrisis

Het openbaar vervoer en de railsector zijn in de coronacrisis door de Rijksoverheid benoemd als cruciale sector. Ook de facilitering hiervan, zoals onderhoud van de railinfra, is aangewezen als vitaal proces. De medewerkers die dag en nacht werkzaamheden aan de railinfrastructuur uitvoeren, moeten, ondanks de risico's en beperkingen vanwege het coronavirus, hun werk goed en veilig kunnen blijven uitvoeren.

Adviezen uitbrengen

De Stichting railAlert heeft er hard aan gewerkt om te zorgen dat dit voor iedereen mogelijk was. Onder meer door het uitbrengen van advies, het verhogen (en behouden) van het bewustzijn en het controleren



De spoorsector heeft veel inspanning geleverd om te zorgen dat de coronaregels worden nageleefd, zoals hier bij de Theemsweg in Rotterdam. (Foto: Oege Kleijne, privéverzameling)

op naleving van de regels. Er werd zelfs een speciaal logo ontworpen en een overzichtelijke pagina op de website ingericht waarin al het nieuws rond de coronamaatregelen en -adviezen overzichtelijk bijeen werden gebracht.

Ongekend veel dispensatieverzoeken

railAlert werd in 2020 geconfronteerd met een recordaantal dispensatieverzoeken. De verschillende

lockdowns vanwege de coronapandemie hadden namelijk als gevolg dat de opleidingen en trainingen vrijwel stil kwamen te liggen.

Daardoor dreigden de (veiligheids)certificaten van veel werknemers te verlopen. railAlert heeft veel van deze certificaten (tijdelijk) verlengd om te zorgen dat men zijn of haar cruciale werkzaamheden op en aan het spoor kon blijven uitvoeren

Veiliger werken met Voorschriften **Veilig Werken (VWV)**

De technische ontwikkelingen staan nooit stil en ook wet- en regelgeving verandert continu.

Daarom is het van groot belang om de Voorschriften Veilig Werken (VWV's) regelmatig te actualiseren. In 2020 werd hier door verschillende werkkamers binnen railAlert hard aan gewerkt. Het VWV-Trein en VWV-Metro worden geüpdatet.

Hoog- en laagspanning

Ook komen er twee gloednieuwe voorschriften aan: VWV-hoogspanning (HS) en VWV-laagspanning (LS). Deze regelgeving werd eerder door ProRail beheerd, maar is nu branchebreed en door railAlert opgepakt. De Werkkamer Elektrische Veiligheid heeft het VWV-HS in november 2020 ingediend bij de inspectie SZW voor een reflectie. Ook is de werkkamer in 2020 gestart met het opstellen van een concept-VWV-LS.



In de spoorsector wordt veel met hoog- en laagspanning gewerkt, zoals hier bij Zwolle. In de nieuwe VWV's staat beschreven hoe dit op een veilige manier gebeurt. (Foto: ProRail, Connie van Ballegooijen)

Arbocatalogus voor het eerst een jaar beheerd door railAlert

In 2019 kwam de Arbocatalogus voor de Railinfra onder de verantwoordelijkheid van de Stichting railAlert te vallen. In 2020 werden de laatste kleine stappen gezet om de integratie te voltooien, zoals het aanpassen van de website naar de *look & feel* van railAlert. 2020 was het eerste volledige jaar dat de



Arbocatalogus volledig operationeel was onder de hoede van railAlert. De verantwoordelijke werkkamer (Werkkamer Arbo) heeft diverse arborisico's opnieuw ingediend en is begonnen aan een onderzoek naar psychosociale arbeidsbelasting in de railinfrabranche.

Leren van Incidenten op de rails gezet

De in 2019 ingestelde werkgroep 'Leren van Incidenten' heeft begin 2020 het eerste Leerpunt Veiligheid gepubliceerd op de website van railAlert.

De doelstelling is letterlijk te leren van incidenten. Dit door niet alleen de oorzaken van een incident te beschrijven, maar vooral ook leerpunten weer te geven hoe ongevallen of bijna-ongevallen voorkomen kunnen worden. Opvallend, vanaf het eerste Leerpunt Veiligheid kregen deze publicaties veel reacties. Leren van incidenten is een belangrijk thema voor het komende jaar.

Belangrijke thema's

Een ander belangrijk thema voor de komende tijd is bijvoorbeeld Technisch Vakmanschap. Er wordt onderzocht wat de rol van de stichting is op dit gebied. Ook hoopt railAlert nog flinke stappen te zetten met het Digitaal Veiligheidsprogramma. Als laatste zijn er zorgen omtrent de hoge instroom van personeel in de branche. Nieuwe medewerkers zijn over het algemeen relatief onervaren met werken op of aan het spoor en de risico's die daarmee gepaard gaan. Het is voor railAlert de vraag hoe hiermee om te gaan op zo'n manier dat de veiligheid te allen tijde geborgd blijft.

Manifest 'Samen werkt' geeft richting

Het bestuur heeft in 2020 een manifest opgesteld dat de koers aangeeft die de stichting de komende jaren wil varen. Het manifest heeft de titel 'Samen werkt' gekregen en zet onder meer uiteen waartoe railAlert 'op aarde is', voor welke kernwaarden de organisatie staat en wat betrokkenen mogen verwachten.

Veilige en gezonde werkplek

Het bestuur heeft onder meer geformuleerd dat het "onze overtuiging is dat iedereen recht heeft op een

veilige en gezonde werkomgeving". Dat is in de kern waar het bij Stichting railAlert om draait: het zorgen voor een veilige en gezonde werkomgeving op en aan het spoor voor iedereen. Dit met de drie kernwaarden van de organisatie als vertrekpunt: samen, transparant en leren. "Kenmerkend voor alles wat railAlert doet is de betrokkenheid bij en inbreng door de aangesloten partijen, want: samen werkt!" Ook in 2021 zet de Stichting railAlert zich met dezelfde grote ijver en betrokkenheid daarvoor in!



Ook in 2021 zet de Stichting railAlert zich in voor een veilige en gezonde werkomgeving voor iedereen.
(Foto: ProRail, Vincent Basler)

Colofon

Medewerkers

Koen van den Berg
Marcel Edwards
Jan Kees Hofker
Oege Kleijne
Paula Nusse
Eric Schoenmakers

Hoofredactie

Jan Kees Hofker

Eindredactie

Oege Kleijne

Redactie

Anoek van der Riet
(Scherp Communicatie)

Ontwerp/grafische vormgeving

Geraphic Studio, Pijnacker

Fotografie en illustraties

EAS Fotografie, Oege Kleijne, ProRail, RET,
Stichting railAlert.

Auteursrecht/copyright

Niets uit deze uitgave mag worden overgenomen zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de directie van de Stichting railAlert. Auteursrecht op tekst, vormgeving en illustraties/foto's wordt voorbehouden.

Disclaimer

Het verkorte jaarverslag van de Stichting railAlert is bedoeld om belangstellenden en betrokkenen in algemene zin te informeren over wat de stichting doet en welke activiteiten railAlert heeft ontplooid in 2020. Ondanks dat er met de grootst mogelijke zorgvuldigheid aan de samenstelling van dit jaarverslag is gewerkt, kunnen aan deze publicatie geen rechten worden ontleend.

Amersfoort, mei 2021