

Jaarverslag Stichting railAlert 2020



Verder voorwaarts met
veiligheid en gezondheid
in de railinfrabranche

Inhoudsopgave

• Dichter bij een veilige werkplek voor iedereen.....	3
• Dit is railAlert anno 2020	5
• Highlights 2020 in het kort	9
• Veiligheidsincidenten 2020.....	12
• Digitaal veiligheidspaspoort.....	15
• Voorschriften Veilig Werken.....	18
• Arbocatalogus eerste jaar operationeel bij railAlert	21
• Certificering draagt bij aan de veiligheid op het spoor.....	22
• Commissies Beoordelen Vakbekwaamheden.....	24
• Communicatie railAlert vooral in het teken van corona.....	26
• Railsector cruciaal in coronacrisis	28
• De Stichting railAlert als organisatie	30
• Colofon.....	32

Afbeelding op de cover:
*Werkzaamheden vernieuwing en
aanleg van sporen en wissels bij
Waalhaven in Rotterdam. (Foto:
ProRail, Gerrit Serné)*

2020: Dichter bij een veilige werkplek voor iedereen

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.

2020 gaat de boeken in als 'het Coronajaar', ook bij de Stichting railAlert. De inspecteurs trokken meer dan ooit naar buiten, het werkveld in, en verrichtten een recordaantal inspecties. Mede om ervoor te zorgen dat de coronaregels tijdens het werken op en aan het spoor werden nageleefd. Dat terwijl het bestuur en het werkkapparaat als het ware naar binnen trokken en vanuit huis werkten. Enerzijds heeft het

thuiswerken laten zien dat er (digitale) oplossingen mogelijk zijn. Online vergaderen via tools als MS Teams of Zoom is een prima alternatief en zal waarschijnlijk ook in de toekomst vaker worden ingezet. Het is immers een efficiënte manier van vergaderen op afstand, met minder reistijd en daardoor ook minder CO2-uitstoot tot gevolg. Daarnaast werd duidelijk dat werknemers uit de spoorbranche hun kennis met



De spoorsector heeft veel inspanning geleverd de coronaregels na te leven, zoals hier bij de Theemsweg in Rotterdam. (Foto: Oege Kleijne, privéverzameling)



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

behulp van e-learning, ontwikkeld door de Stichting railAlert samen met Railcenter, aardig op peil kunnen houden, ondanks dat fysiek samenkomen zeker de voorkeur geniet.

Zorgen door coronacrisis

De coronacrisis bracht ook onzekerheden en zorgen met zich mee. Op de eerste plaats natuurlijk op persoonlijk vlak: veel mensen uit de railinfrabranche zijn op directe of indirecte wijze geraakt door het coronavirus. Maar ook op praktisch vlak. Zo was het onderhouden van verbinding en feeling met de branche lastiger door gebrek aan persoonlijk contact. Daarnaast is het certificeren van werknemers een belangrijke verantwoordelijkheid van railAlert. Maar in 2020 konden veel opleidingen en cursussen niet doorgaan, waardoor certificaten kwamen te verlopen en railAlert veel mensen dispensatie heeft moeten verlenen. Wat betekent het voor de veiligheid als een groot deel van de werknemers met verlengde certificaten aan het werk is? En waarbij het inmiddels niet meer gaat om één of enkele dagen, maar om meerdere maanden tot soms zelfs een klein jaar?

Veel bereikt

Desondanks heeft de Stichting railAlert in 2020 veel successen behaald op de weg naar een veilige en gezonde werkplek voor iedereen. Zo heeft de stichting haar missie en visie aangescherpt in een gloednieuw manifest, waarbij er voor de komende vijf jaar duidelijke richting wordt gegeven aan het bestaansrecht van railAlert. In alle werkkamers en werkgroepen van railAlert is het afgelopen jaar keihard gewerkt aan het verbeteren van de veiligheid en gezondheid bij werken op en aan het spoor. Dit jaarverslag biedt een overzicht van wat er in 2020 allemaal is bereikt.

Belangrijke thema's 2021

Voor dit jaar staan er een aantal grote projecten en belangrijke thema's op de planning. Zo hoopt railAlert flinke stappen te zetten met het digitaal veiligheidsprogramma en wordt onderzocht wat de rol van de stichting is op het gebied van Technisch Vakmanschap. Beiden zijn grote projecten met een omvangrijke impact, waar railAlert veel energie insteekt. Ook komt er meer aandacht voor leren en voorkomen van incidenten. De afgelopen jaren zijn daarin de eerste meters gemaakt, maar in 2021 zal dat een grotere rol gaan spelen. Als laatste zijn er zorgen omtrent de hoge instroom van personeel in de spoorsector. In totaal zijn er zo'n 35.000 tot 40.000 mensen actief in de branche, met een jaarlijkse instroom van ongeveer 6.000 nieuwe medewerkers. Dat zijn over het algemeen relatief onervaren mensen die dus geen ervaring hebben met werken op of aan het spoor, de risico's die daarmee gepaard gaan en de veiligheidsmaatregelen. Het is voor railAlert de vraag hoe hiermee om te gaan op zo'n manier dat de veiligheid te allen tijde geborgd blijft.

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. Dit begint al in het bestuur. Ten eerste de infrabeheerders. Denk aan ProRail voor het hoofdspoor, Infrasppeed Maintenance voor het dagelijks beheer van de HSL-Zuid en lokaalspoorbedrijven met metro- en/of tramnetwerken in de regio's Amsterdam (GVB), Den Haag (HTM), Rotterdam (RET) en Utrecht (Trambedrijf Utrecht). Ten tweede de bedrijven die projecten en onderhoud aan de railinfrastructuur uitvoeren, zoals aannemers, werkplekbeveiligingsbedrijven, personeelstellers en zzp'ers. Ten derde de ingenieursbureaus en tevens heeft een vertegenwoordiging van werknemers zitting in het

bestuur. De werknemersvertegenwoordiger is ook een afgevaardigde van de Werkkamer Arbo en de onafhankelijkheid van deze vertegenwoordiger is in de statuten geborgd.

railAlert bundelt de kennis en kunde van alle betrokken partijen om tot bindende afspraken te komen zodat veiliger werken praktisch haalbaar wordt.

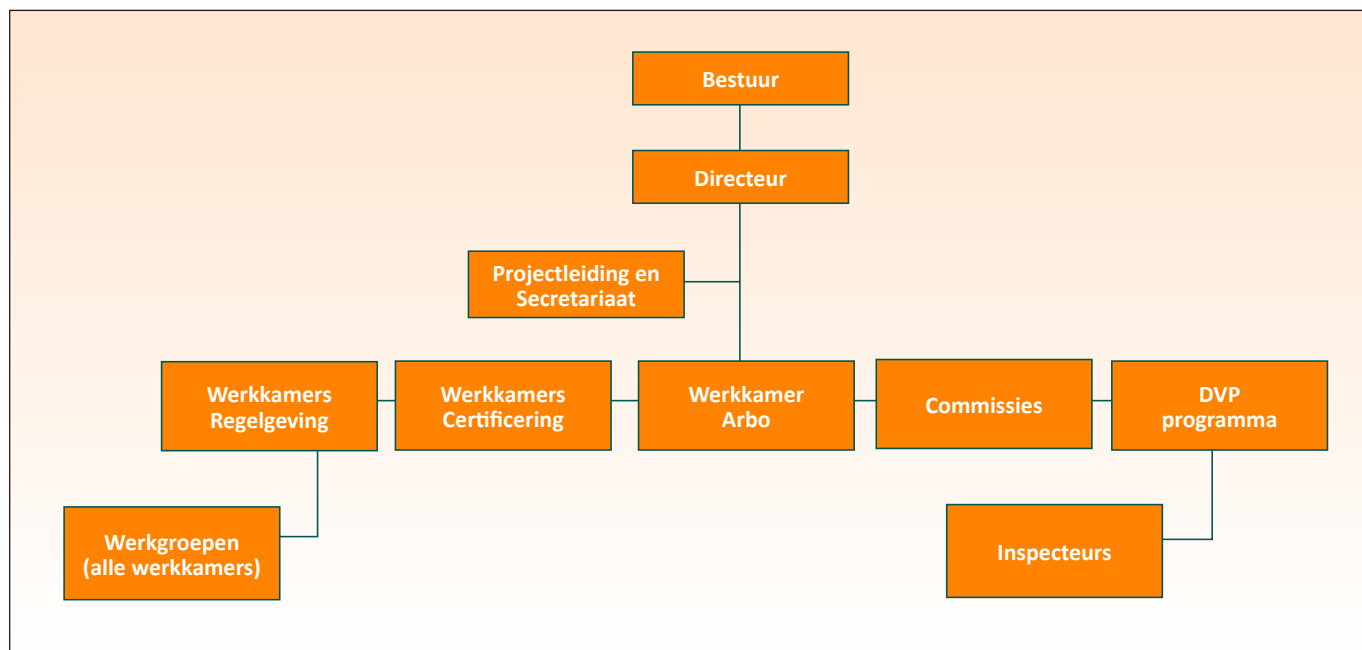
Organisatiestructuur Stichting railAlert

De Stichting railAlert wordt aangestuurd door het bestuur. Daarin zijn alle belanghebbenden zoals hierboven vermeld vertegenwoordigd. Dit onder leiding van een onafhankelijke voorzitter. Het bestuur wordt bijgestaan door de directeur en de voorzitters van



Stichting railAlert zet zich onder andere in om veiliger werken aan de bovenleiding te borgen.

(Foto: ProRail, Vincent Basler)



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

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.

railAlert kent een rijke diversiteit aan werkkamers, werkgroepen en commissies. Deze bestaan uit belanghebbenden of hun vertegenwoordigers. In totaal gaat het om meer dan honderd deelnemers. De stichting bewaakt dat de deelorganen representatief voor de hele branche zijn en dat kennis onderling wordt gedeeld.

Daarnaast heeft railAlert nog een werkapparaat dat bestaat uit twaalf medewerkers, van wie zes veiligheidsinspecteurs. Zij controleren op de werkplekken op de belangrijkste afspraken die de betrokkenen met elkaar gemaakt hebben.

Belangrijke overlegpartners

De zorg voor veilige werkplekken op en aan het spoor is enorm breed en bestrijkt een groot werkveld. Van regels over de producten die worden gebruikt om de werkplek te beveiligen (zoals hekwerken) tot aan afspraken over medische en/of psychologische keuringen van medewerkers. Maar ook regels over eisen die worden gesteld aan werkplekbeveiligingsbedrijven, uitzendorganisaties en aan hun medewerkers.

Er zijn dus heel veel organisaties direct of indirect bij betrokken. railAlert werkt dan ook niet alleen, maar zoekt de samenwerking op. 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 railinfrastructuur. Denk aan organisaties en ondernemerskoepels op het gebied van de bouw en (rail)infrastructuur, zoals de Vereniging Spoorwegwetgeving & Documentatie (VSD), de Stichting Samenwerken Voor Veiligheid (SSVV), de Branchevereniging voor Werkplekbeveiligingsbedrijven en Personeelstellers Railinfra (BWR), Bureau voor Toetsing en Certificering (BTC) en Railcenter.

Werkkamers

De gemaakte afspraken komen tot uiting in regelgeving. Deze wordt ontwikkeld, getoetst en verbeterd door de verschillende werkkamers van railAlert. Elke werkkamer heeft haar eigen focusgebied en er wordt regelmatig onderling overlegd of samengewerkt. Regelgeving op het ene gebied heeft immers ook raakvlakken met of invloed op het andere gebied. Overleg en samenwerking zijn nodig om te komen tot werkbare afspraken die in de dagelijkse praktijk goed uitvoerbaar zijn.

Dit zijn de verschillende werkkamers binnen railAlert:

1. Werkkamer Arbo

De Werkkamer Arbo houdt zich, samen met de Werkgroep Arbo, bezig met afspraken voor de rail-infrabranche op het gebied van arbo. De Nederlandse Arbowetgeving ligt hieraan ten grondslag en de Arbocatalogus voor de Railinfrabranche is het eindproduct.

2. Werkkamer Persoonscertificering

Het doel van persoonscertificering is dat personen met een NVW/VW-veiligheidskaart of een Veiligheid Kritische Technische Taak (VKTT) kunnen aantonen te beschikken over de vereiste vakbekwaamheid voor de desbetreffende taak. De vakbekwaamheidseisen zijn samen met de bijbehorende beoordelingssystematiek vastgelegd in certificeringsschema's. Dit valt onder de verantwoordelijkheid van de Werkkamer Persoonscertificering.

3. Werkkamer Productcertificering

Niet alleen mensen maar ook producten (zoals een hekwerk) spelen een grote rol in de mate van veiligheid bij werken op en rond het spoor. Om de kwaliteit van deze producten, de zogenoemde mobiele werkplekbeveiligingsmiddelen, te borgen en om ervoor te zorgen dat er uitsluitend met veilige producten wordt gewerkt, moeten ze worden gecertificeerd. Gecertificeerde middelen krijgen een sticker met een keuringsdatum zodat gebruikers direct zien dat het desbetreffende product is toegestaan.

4. Werkkamer Systeemcertificering

De Werkkamer Systeemcertificering is verantwoordelijk voor het beheer en de uitgifte van de Certificeringsregeling Personeelstellers en Werkplekbeveiliging. Dat zijn bedrijven die werkplekbeveiligingsactiviteiten uitvoeren en/of personeel hiervoor beschikbaar stellen. Ook zij dienen aan bepaalde criteria te voldoen omwille van de veiligheid om en nabij het spoor. Daarnaast is deze werkkamer ook verantwoordelijk voor de



Het metrospoor kent specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid, zoals de extra stroom- of spanningrail die hier is aangegeven. (Foto: Oege Kleijne, privé-verzameling)

Erkenningsregeling Keuringsinstituten (medisch en psychologisch onderzoek - MO/PO).

5. Werkkamer Lokaal Spoor

Naast het hoofdspoor (trein), kennen we ook vier stedelijke regio's met metro- en/of tramlijnen. Deze railbedrijven hebben te maken met hun eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een metrobaan heeft bijvoorbeeld te maken met een speciale spanningrail en trambanen liggen vaak midden op de openbare weg, waardoor allerlei verschillende weggebruikers er overheen rijden. Reden voor infrabeheerders GVB, RET, Trambedrijf Utrecht en HTM om samen op te trekken.

6. Werkkamer Elektrische Veiligheid

Elektrische veiligheid is een belangrijk thema tijdens werk op of rond het spoor. Het doel van de Werkkamer Elektrische Veiligheid (EV) is enerzijds om het bewustzijn en de kennis over EV in de branche te verhogen. Anderzijds het opstellen van regelgeving en het uitbrengen van advies voor het veilig werken aan en/of in de nabijheid van elektrotechnische installaties (laag- en hoogspanning) voor zowel hoofdspoor (trein) als lokaal spoor (metro en tram).



Elektrische veiligheid is een belangrijk thema. Er wordt immers vaak gewerkt aan en/of vlakbij elektrotechnische installaties. (Foto: Stichting railAlert, Oege Kleijne)

7. Werkkamer Uitwerken Regelgeving (Hoofdspoor)

De Werkkamer Uitwerken Regelgeving houdt zich bezig met het uitwerken en op stellen van regelgeving die betrekking heeft op het verrichten van werkzaamheden op en in de nabijheid van het

hoofdspoor (trein) en het voorkomen van aanrijd-gevaar.

Digitaal veiligheidspaspoort

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. Dit is belangrijk omdat iedereen die op of rond het trein- of metrospoor werkt, kennis hoort te hebben van gevaren én van de negen veiligheidsregels (de zogenoemde Life Saving Rules). De verantwoordelijke op een werkplek kan via de app direct zien of de juiste examens zijn behaald. In het DVP-systeem kan ook melding gemaakt worden van overtredingen van de Life Saving Rules. Stichting railAlert is zowel verantwoordelijk voor de uitgifte van de digitale veiligheidspaspoorten als het examen, voor het monitoren van het systeem en voor het melden door de inspecteurs en analyseren van de gemelde overtredingen.



Stichting railAlert is onder andere verantwoordelijk voor het uitreiken van het digitaal veiligheidspaspoort. (Foto: Stichting railAlert, Oege Kleijne)

De belangrijkste highlights van 2020 in het kort

Stichting railAlert blikt terug op 2020: een jaar waarin veel gebeurde.

1. Aantal gemelde veiligheidsincidenten blijft vrijwel gelijk

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. Het is echter lastig om hier harde conclusies over de veiligheid op en aan het spoor uit te trekken, omdat slechts een substantiële minderheid van de bedrijven daadwerkelijk melding doet van incidenten. Het verbeteren van de meldcultuur blijft dan ook een belangrijk aandachtspunt voor de railinfrabranche.

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

Voor informatie of vragen over het DVP kon men eerder altijd bij drie verschillende helpdesks en websites terecht; van railAlert, van Nsecure (de ontwikkelaar van het DVP-programma) en van Railcenter. In 2020 zijn de drie helpdesks en websites samengevoegd en geïntegreerd. Dit zorgt voor meer duidelijkheid voor de railbranche: er is één servicedesk en één website waar je alle informatie kunt vinden en met al je vragen terecht kunt.

De nieuwe website werd gelanceerd op 4 januari 2021: dvp.railalert.nl. Daar is alle informatie op een overzichtelijke manier gebundeld. Voor vragen kun je de DVP-helpdesk bereiken via het emailadres info@railcenter.nl.

3. Veiliger werken met Voorschriften Veilig Werken (VW)

In 2020 zijn de werkkamers binnen de Stichting railAlert druk geweest met enerzijds het updaten van het VW-Metro. En anderzijds met het opstellen van twee gloednieuwe voorschriften: VW-hoogspanning (HS) en VW-laagspanning (LS). De Werkkamer Elektrische Veiligheid heeft het VW-HS in november 2020 ingediend bij de inspectie SZW ter reflectie. De Werkkamer Elektrische Veiligheid is in 2020 gestart met het opstellen van een concept-VW-LS. Ook is de draad weer opgepakt om het VW-Trein te actualiseren.

4. Arbocatalogus voor het eerst een jaar operationeel

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.

5. Ongekend veel dispensatieverzoeken

railAlert werd in 2020 geconfronteerd met een recordaantal dispensatieverzoeken. Door de verschillende lockdowns als gevolg van de



Op de website dvp.railalert.nl is alle informatie over het DVP overzichtelijk gebundeld.



In de spoorsector wordt veel met hoog- en laagspanning gewerkt, zoals hier bij Zwolle. In de nieuwe VVW's staat beschreven hoe dit op een veilige manier gebeurt.

(Foto: ProRail, Connie van Ballegooijen)

coronapandemie kwamen de opleidingen en trainingen vrijwel stil 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. Vraag blijft of dit gevolgen heeft voor de veiligheid en welke invloed dit gaat hebben in 2021.

6. 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.

7. 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. 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 op naleving van de regels.

8. Manifest 'Samen werkt' gepubliceerd

Het bestuur van de Stichting railAlert heeft in 2020 een manifest opgesteld dat de koers aangeeft die de organisatie 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.



27 mei 2020

Basisregels voor iedereen

Alleen wanneer iedereen zich aan de maatregelen houdt, zetten we samen een stap vooruit.

Heb je klachten?
Blijf thuis.
Laat je testen.
(vandaag of morgen)

Ben je ook benauwd en/of heb je koorts? Dan moeten alle huisgenoten thuisblijven.

Werk zoveel mogelijk thuis.

Houd 1,5 meter afstand.

Vermijd drukte.

Was vaak je handen.

Schud geen handen.

Hoest en nies in je elleboog.

Gebruik papieren zakdoekjes.

alleen samen krijgen we corona onder controle

Voor meer informatie:
rijksoverheid.nl/coronavirus
of bel 0800-1351



23 maart 2021

Coronaregels

Van 31 maart tot en met minstens 20 april 2021

Avondklok 22.00 - 4.30 uur	Wes je handen	Draag een mondkapje waar verplicht	Houd afstand	Is het druk? Ga dan weg	Klachten? Blijf thuis en laat je testen	Werk thuis als dat kan
Thuis	Max. 1 gast per dag en houd afstand	Ga max. 1 keer per dag op bezoek	Buiten	Max. 2 mensen of 1 huishouden	Houd buiten ook afstand	Pretpark en dierenpark
Publieke binnenruimtes	Max. 2 mensen of 1 huishouden	Gemeentehuis	Bioscoop	Museum en bibliotheek	Zwembad en sauna	Evenementen
Winkels	Winkels voor levensmiddelen	Apotheek en drogist	Vooraf bestellen en afhalen	Winkelen op afspraak	Winkelen zonder afspraak	Na 20.00 uur geen verkoop alcohol
Sportlocaties	Buiten op 1,5 meter met max. 4 mensen	Buiten t/m 26 jaar, afstand niet verplicht	Zwembad t/m 12 jaar	Binnensport	Contact, beroepen, zoals: Kapper op afspraak	
Reis zo min mogelijk	Blijf zoveel mogelijk thuis	Noodzakelijk gebruik openbaar vervoer	Reis niet naar het buitenland	Horeca	Afhalen en bezorgen	Restaurant en café
Kinderopvang	Kinderopvang voor 0 tot en met 4 jaar	Buitenschoolse opvang	Onderwijs	Basisschool	Middelbare school en mbo deels open	Hooger onderwijs

alleen samen krijgen we corona onder controle

Meer informatie en uitzonderingen:
rijksoverheid.nl/coronavirus
of bel 0800-1351

Door het opvolgen van de coronaregels kunnen werknemers hun cruciale werkzaamheden aan het spoor veilig doorzetten. (Foto's: Rijksoverheid)

Veiligheidsincidenten 2020

Meldcultuur blijft aandachtspunt

In 2020 zijn er ongeveer net zoveel veiligheidsincidenten gemeld via het Veiligheidsdashboard van railAlert als in de voorgaande vier jaren. Sinds 2016 schommelt dit aantal rond de driehonderd incidenten. In 2020 heeft zich wederom geen dodelijk ongeval voorgedaan.

Het Veiligheidsdashboard is een webapplicatie van railAlert waar aangesloten bedrijven en organisaties in de railinfrabranche veiligheidsincidenten kunnen melden. Dit kunnen 'slechts' gevaarlijke situaties zijn, maar ook daadwerkelijke ongevallen met eventu-

eel letsel tot gevolg. De Stichting railAlert monitort, analyseert en rapporteert over deze meldingen. De meldingen bevatten onder meer incidenten als "bijna-aanrijdingen". Deze zijn en blijven uiteraard een grote zorg.

The screenshot shows the 'Incident details' form in the Veiligheidsdashboard. The form is divided into several sections: 'Incidentgegevens' (Incident details), 'Basis Risco Factoren en achterliggende oorzaak' (Basic Risk Factors and underlying cause), and 'incidentgegevens' (Incident details). The 'Incidentgegevens' section includes fields for 'bedrijf' (company), 'incidentdatum' (incident date), 'incidenttijd (optioneel)' (optional incident time), 'voor/na zonsondergang' (before/after sunset), 'veiligheidsdomein' (safety domain), 'type werk' (type of work), 'type incident' (type of incident), and 'categorie (type gevaar)' (category (type of danger)). The 'Basis Risco Factoren en achterliggende oorzaak' section includes 'beschrijving werkactiviteit' (description of work activity), 'omschrijving ongewenste situatie/incident' (description of unwanted situation/incident), 'gevolg incident' (consequence of incident), and 'notitie' (note). The 'incidentgegevens' section includes 'ernst letsel' (severity of injury) with options: Lichtgewond, Zwaargewond, Blijvend letsel, Fataal, and onbekend; 'getroffen lichaamsdeel' (affected body part) with options: Hoofd/Neck, Armen, Handen/Vingers, Romp, Benen, and Voeten/Enkels; and 'type letsel' (type of injury) with options: Brandwond and others. At the bottom of the form are buttons: 'Annuleren', 'Melding annuleren', 'Ik wil mijn melding later nog bijwerken', 'Ik ben klaar met mijn melding', and 'Melding is definitief'.

Stichting railAlert monitort, analyseert en rapporteert over de meldingen van veiligheidsincidenten die binnenkomen op het Veiligheidsdashboard.

Iets meer ongevallen met letsel

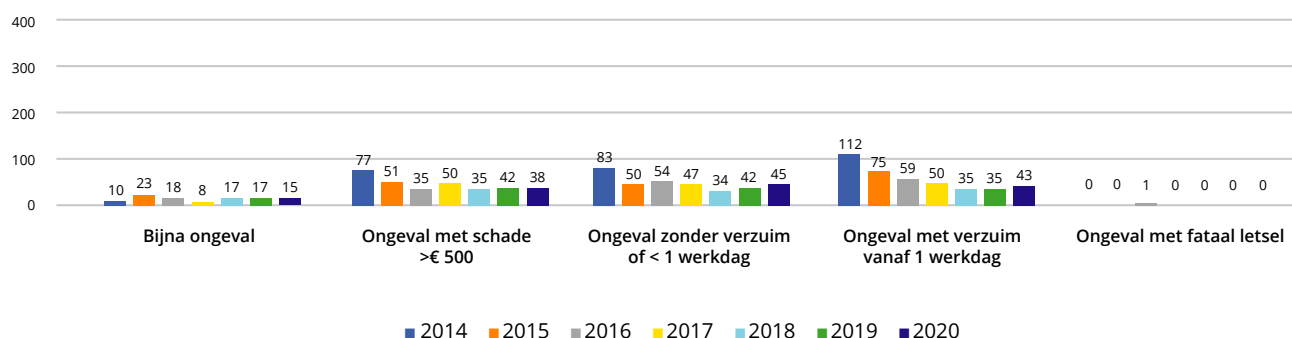
In het jaar 2020 zijn er ongeveer net zoveel veiligheidsincidenten gemeld als de voorgaande vier jaren. Sinds 2016 schommelt dit aantal rond de driehonderd incidenten per jaar. Er is een lichte verschuiving zichtbaar van gevaarlijke situaties naar incidenten met een letsel. Er zijn in totaal 43 meldingen binnengekomen van ongevallen met verzuim (langer dan één werkdag) tot gevolg. In 2019 waren dat er 35. Het aantal gemelde gevaarlijke situaties is gedaald van

190 in 2019 naar 163 in 2020. In het afgelopen jaar heeft zich geen dodelijk ongeval voorgedaan. In 2016 was het laatste fatale ongeval te betreuren.

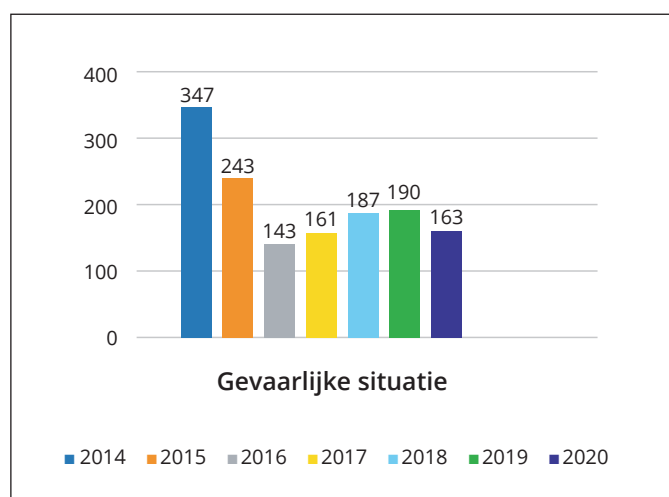
Er volgt nog een uitgebreide rapportage over de binnengekomen meldingen van veiligheidsincidenten in 2020. Op het moment van verschijning van dit jaarverslag worden de cijfers nauwkeurig geanalyseerd. Zodra de rapportage gereed is, is deze beschikbaar op de website van de Stichting railAlert.

Gemelde incidenten 2014-2020

Voorlopig, per 15-2-2021



Figuur 2. Aantal binnengekomen meldingen van veiligheidsincidenten.



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 is dan ook belangrijk dat de meldcultuur in de branche verbetert. Niet alleen om beter zicht te krijgen op de situatie, maar vooral ook om de regelgeving al naar gelang de situatie aan te passen.

De Stichting railAlert spant zich in om de meldcultuur te verbeteren. Onder meer door bedrijven die geen

melding doen daarop aan te spreken en door het bewustzijn over het belang van melden te verhogen. De cijfers zijn immers nodig om de regelgeving zo goed mogelijk toe te spitsen op de huidige situatie in de branche en verbetermaatregelen in gang te zetten om incidenten en ongevallen zo veel mogelijk te voorkomen.



Ook van gevaarlijke situaties als deze kunnen bedrijven een melding doen in het Veiligheidsdashboard. (Foto: Stichting railAlert)

Er zijn meerdere oorzaken waarom bedrijven geen melding doen. Aan de ene kant is dat capaciteit. Bedrijven hebben niet altijd voldoende tijd om de incidenten te onderzoeken en te melden. Anderzijds lijkt er bij een aantal bedrijven een soort angst te heersen om afgerekend te worden als ze melding doen van veiligheidsincidenten, terwijl dat absoluut niet het geval is.

De meldingen zijn puur bedoeld om een beeld te krijgen van de huidige situatie en de regelgeving zo goed mogelijk in te vullen. Absoluut niet om bedrijven boetes op te leggen of op een andere manier te 'straffen' voor de gemelde veiligheidsincidenten.

Kranen op lorries

In 2019 werd tijdens een branchebijeenkomst over veiligheid (georganiseerd naar aanleiding van de binnengekomen meldingen via het Veiligheidsdashboard) geconcludeerd dat er opvallend veel bijna-aanrijdingen met kranen op lorries (KROL) plaatsvonden. Daarom heeft railAlert hier meer aandacht voor en zijn er in 2020 verschillende acties geïnitieerd om de veiligheid hiervan te verbeteren. Denk hierbij aan het beschikbaar stellen van vragenlijsten en het actief hiervoor aandacht vragen aan veiligheidsinspecteurs van railAlert. Dat heeft geresulteerd in een hoger bewustzijn over de risico's van de KROL. Het is zaak om de aandacht blijvend hoog te houden.



Naar aanleiding van het hoge aantal meldingen van bijna-aanrijdingen met kranen op lorries (KROL) heeft railAlert extra bewustzijn rondom de risico's gecreëerd. (Foto: Stichting railAlert, Oege Kleijne)

Digitaal veiligheidspaspoort

Het digitaal veiligheidspaspoort (DVP) is in 2020 doorontwikkeld. Samengevat kan dat worden herleid tot zes grote stappen, waaronder de DVP-plicht voor werken aan het metrospoor. In totaal zijn er 461.988 DVP- en dagpas-aanmeldingen geregistreerd. Tijdens de 3.872 inspecties uitgevoerd in 2020 werden er 487 geregistreerde overtredingen geconstateerd. Daarnaast hebben de inspecteurs door middel van coaching op de werkvloer veel bijgedragen aan de veiligheid.

In 2020 zijn de volgende verbeteringen voorbereid:

1. Het centraliseren van de verschillende DVP-servicedesks en -websites.
2. Het invoeren van de DVP-plicht bij het werkterrein "metro".
3. Inspecties van het werken met laagspanning (trein).
4. Aanpassen van het aanmeldproces van veiligheidsfunctionarissen bij erkende werkplekbeveiligingsbedrijven op de DVP-pas.
5. Wijziging van het toetsings- en sanctioneringsproces.
6. Vervolg op DVP 1.0 en DVP 2.0.



Via de DVP-app kan de verantwoordelijke op locatie direct zien of de medewerker de juiste veiligheidsexamens succesvol heeft afgerond. (Foto: Stichting railAlert, Oege Kleijne)

1. Het centraliseren van de verschillende DVP-servicedesks en -websites

Vragen over het DVP kwamen terecht bij drie verschillende servicedesks en websites (railAlert, de DVP-Helpdesk van Nsecure en Railcenter). Gedurende 2020 zijn met Nsecure (ontwikkelaar van het DVP-programma) en Railcenter plannen uitgewerkt om de drie bestaande servicedesks samen te voegen en te integreren in de servicedesk van Railcenter. De onderliggende drie websites zijn ook in deze actie meegenomen. Het voordeel is enerzijds dat voor de spoorbranche duidelijk één DVP-servicedesk/website bestaat waar men de informatie omtrent DVP-zaken kan ophalen. De informatie die nu op één website verschijnt is eenduidig. Anderzijds is het beheer van één servicedesk/website eenvoudiger, efficiënter en dus goedkoper dan het beheer van drie verschillende servicedesks. In december 2020 is met succes de DVP-servicedesk bij Railcenter ingevoerd (info@railcenter.nl).

2. Het invoeren van de DVP-plicht bij het werkterrein "metro"

Met de metrobedrijven GVB, HTM en RET is afgesproken dat de DVP-plicht per 1 september 2020 ook geldt voor mensen die moeten werken aan de metrolijnen in die gebieden. In de regio Amsterdam geldt de DVP-verplichting al sinds 1 september 2019. Nog geen definitieve besluiten zijn genomen over onder meer het aan- en afmelden, de controle op de naleving van de Life Saving Rules (LSR) en over de inzet van de veiligheidsinspecteurs van railAlert. De stichting bespreekt dit met de genoemde metrobedrijven en werkt

alle regelgeving verder uit. Overigens geldt voor bepaalde veiligheidsfunctionarissen de DVP-plicht met ingang van 1 januari 2021 ook voor de tramlijnen in Nederland (inclusief Trambedrijf Utrecht).



Mensen die werkzaamheden aan het metrospoor verrichten, moeten sinds 2020 ook een digitaal veiligheidspaspoort hebben. (Foto: RET, Rick Keus)

3. Inspecties van het werken met laagspanning (trein)

De veiligheid tijdens het werken aan laagspanningsinstallaties is binnen de gehele spoorbranche een issue. Samen met inspecteurs van de inspectie SZW (voorheen de Arbeidsinspectie) hebben de veiligheidsinspecteurs van railAlert een aantal theorie- en praktijklessen gehad. In 2020 zijn de veiligheidsinspecteurs van railAlert gestart met de thema-inspecties gericht op het werk aan of in de nabijheid van laagspanningsinstallaties op en rond de treinsporen.

4. Aanpassen proces aanmelden van veiligheidsfunctionarissen bij erkende werkplekbeveiligingsbedrijven en personeelstellers op de DVP-pas

In 2019 is afgesproken dat elke veiligheidsfunctionaris (VVF) op zijn DVP-pas kan aantonen dat hij is aangesloten bij een erkende personeelsteller of een erkend werkplekbeveiligingsbedrijf. Het bedrijf waar de VVF zich aanmeldt, krijgt daar momenteel echter geen informatie over of melding van. Dit proces is in 2020 herschreven in afstemming met

de Branchevereniging voor Werkplekbeveiligingsbedrijven en personeelstellers Railinfra (BWR). In het eerste kwartaal 2021 wordt het verbeterde proces ingevoerd. Het bedrijf waar de VVF zich aanmeldt, moet er dan eerst mee instemmen en pas daarna wordt de koppeling zichtbaar op de pas van de VVF.

5. Wijzigen toetsings- en sanctioneringsproces

Als je de Life Saving Rules overtreedt en dit wordt vastgesteld door een veiligheidsinspecteur, dan word je daarop aangesproken. Daarnaast wordt de overtreding vastgelegd op de DVP-pas, met mogelijke sanctie van de eigen werkgever en/of infrabeheerder. In vaktaal: het toetsings- en sanctioneringsproces. Dit is vanaf medio 2017 van kracht. Negentig procent van de geconstateerde overtredingen wordt door de werkgevers keurig opgepakt en leidt met de desbetreffende werknemers tot een verbeteringsproces. ProRail is vanaf 2019 gestopt met het sanctioneren op basis van geconstateerde zwaardere overtredingen. Aangezien het van belang is dat zowel de medewerker als de werkgever gewezen wordt op het onveilig werken aan het spoor, wil railAlert dit proces verbeteren door het innemen van een prominere rol. In 2020 is een nieuw proces goedgekeurd door de stuurgroep DVP. Het vernieuwde inspectieproces zal medio 2021 ingevoerd zijn.

Life Saving Rules

We spreken elkaar aan op de onderstaande 9 Life Saving Rules

- 1 Meld u altijd aan en af bij de verantwoordelijke veiligheidsfunctionaris
- 2 Ga alleen aan het werk met uw DVP en de instructie van een veiligheidsfunctionaris
- 3 Volg altijd de instructie
- 4 Draag de voorgeschreven pbm's
- 5 Gebruik uw telefoon / tablet altijd op een veilige plek
- 6 Begeef u niet onder hangende lasten
- 7 Voer alleen taken of activiteiten uit, die u kan en mag uitvoeren
- 8 Werk niet onder invloed van alcohol, drugs of bewustzijnsbeïnvloedende middelen
- 9 Werk alleen met goedgekeurd gereedschap

Digitaal Veiligheidspaspoort
Veilig werken op en langs het spoor



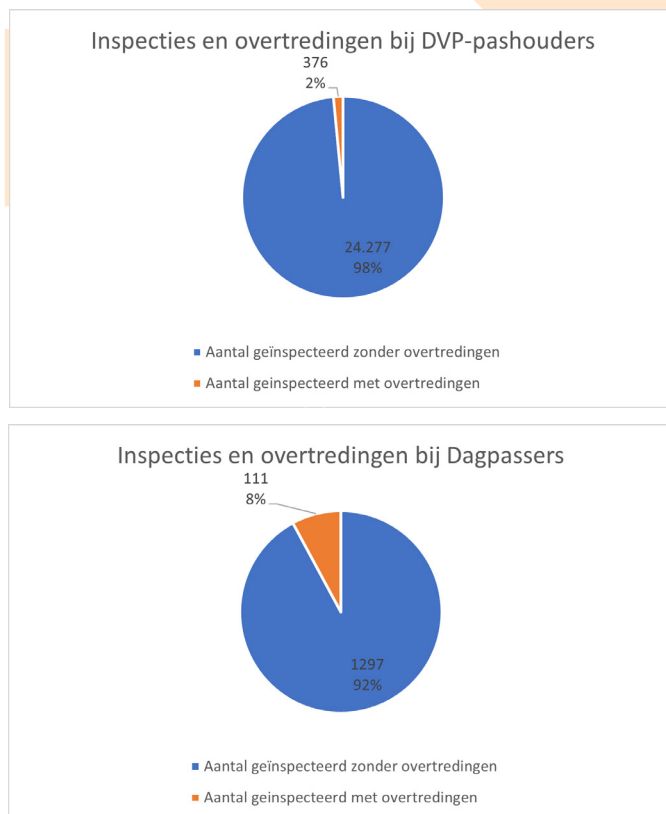
Iedereen die op of rond het metro- of treinspoor werkt, hoort de negen Life Saving Rules te kennen en zich eraan te gedragen. (Foto: Stichting railAlert)

6. Vervolg DVP 1.0 en DVP 2.0

De certificaten voor de verplichte trainingen om een DVP-pas te ontvangen hebben een geldigheid van vijf jaar. In 2022 zijn de certificaten van DVP 2.0 (DVP 1.0 werd in 2012 voor het eerst uitgedeeld) verlopen. In 2020 heeft railAlert een plan van aanpak gemaakt ter voorbereiding hierop. Dat heeft de instemming van het merendeel van de geraadpleegde vertegenwoordigers. Het idee is nu dat voor het verlengen gebruik wordt gemaakt van een modulaire opbouw, met als doel het veiligheidsbewustzijn van de spoorwerkers te vergroten en om jaarlijks voldoende en aantoonbaar met veiligheid bezig te zijn voor een (meer)jaarlijkse verlenging.

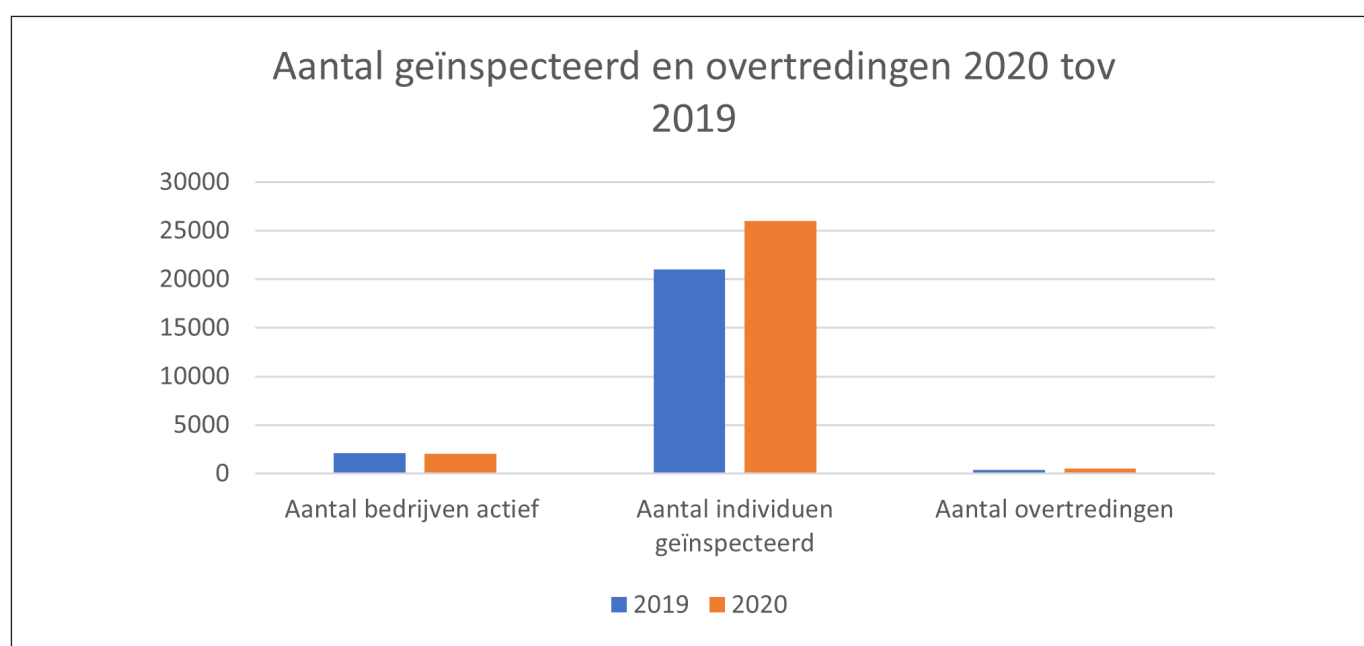
Dagpassers versus DVP-pashouders

In 2020 waren 2.053 verschillende bedrijven actief op en rond het spoor. De veiligheidsinspecteurs hebben in totaal 3.872 inspecties uitgevoerd. Daarbij hebben ze 26.061 personen geïnspecteerd, van wie 1.408 dagpassers. Inspecteurs van railAlert zijn vooral bezig geweest om door middel van coaching de personen die overtredingen begingen aan te zetten tot gewenst gedrag. Indien coaching niet tot het gewenste en directe resultaat leidde, gingen inspecteurs over tot het uitschrijven van een afwijking. In totaal constateerden zij 487 overtredingen, waarvan 111 bij



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

dagpassers. De ratio overtredingen/inspectie is daarmee 1,87 procent. Voor DVP-pashouders is dat 1,52 procent en voor dagpassers 7,88 procent. Bij dagpassers vinden dus relatief vijf keer meer overtredingen plaats dan bij DVP-pashouders.



Figuur 5. In 2020 werden meer overtredingen geconstateerd dan in 2019. Men zoekt in toenemende mate de randjes van wet- en regelgeving op.

De top 5 van overtredingen in 2020 betroffen:

- LSR 1 (Meld u altijd aan en af): 107 overtredingen;
- LSR 2 (Ga alleen aan het werk met uw DVP en de instructies): 102 overtredingen;
- LSR 3 (Volg altijd de instructie): 142 overtredingen;
- LSR 4 (Draag de voorgeschreven persoonlijke beschermingsmiddelen): 78 overtredingen;
- LSR 7 (Voer alleen taken of activiteiten uit, die u mag uitvoeren): 43 overtredingen.

Randjes opzoeken

Uit analyse van de cijfers blijkt dat er sprake is van een mogelijke tendens waarbij men in toenemende mate de 'randjes' van de wet- en regelgeving opzoekt. Dat uit zich onder andere in het onvoldoende beschikbaar stellen van veiligheidsfunctionarissen, het takenpakket van veiligheidsfunctionarissen overbelasten/onuitvoerbaar (laten) zijn en tijd laten prevaleren boven veiligheid.

Voorschriften Veilig Werken

Hoogspanning en laagspanning in ontwikkeling

De technische ontwikkelingen staan nooit stil en ook wet- en regelgeving verandert continu. Daarom is het van groot belang om de Voorschriften Veilig Werken (VW's) regelmatig te actualiseren. In 2020 werd hier door verschillende werkkamers binnen railAlert hard aan gewerkt. Het VW-Trein en VW-Metro worden geüpdatet. Het VW-hoogspanning en VW-laagspanning zijn in ontwikkeling.

VW-Metro

De Werkkamer Lokaal Spoor is in 2020 druk geweest met het actualiseren van het Voorschrift Veilig Werken (VW)-Metro. Het schrijven bevindt zich in de afrondende fase en is zo goed als gereed. Daarna wordt het concept voorgelegd aan alle stakeholders

in de branche. De streefdatum van de publicatie van de definitieve tekst is 1 januari 2022.

VW-Trein

De Werkkamer Uitwerken Regelgeving (trein) heeft in 2020 stappen gezet in de actualisering van het Voorschrift Veilig Werken-Trein. Het origineel stamt nog uit 2013. Het vernieuwde concept is grotendeels klaar, evenals de veiligheidsonderbouwing. Ook heeft de Werkkamer diverse brancherichtlijnen opgesteld die nog verwerkt moeten worden in het nieuwe VW-Trein. Verder zijn er in 2020 diverse praktijksituaties besproken in relatie tot het VW-Trein uit 2013. Kernvraag was in hoeverre het huidige VW-Trein aansluit op de praktijk, zodat hiermee rekening gehouden kan worden in de vernieuwde versie.

Verwacht wordt dat medio 2021 het complete concept klaar is. Om VW-Trein af te ronden is toewijding en veel aandacht nodig. Hiervoor is in het laatste kwartaal van 2020 een aantal acties in gang gezet, zoals het herdefiniëren van het plan van aanpak.

Een Voorschrift Veilig Werken is een bundeling van alle wetten, regels en adviezen die de veiligheid in de desbetreffende werksituatie of -gebied moeten borgen.

Fysieke afscherming

Eén van de zaken die in de vernieuwde VW's moet terugkomen, is duidelijkheid in de eisen rondom fy-

The logo for railAlert, featuring the word 'rail' in a dark blue sans-serif font, followed by a stylized 'A' icon composed of two overlapping triangles (one blue, one orange), and the word 'Alert' in a bold, dark blue sans-serif font.A graphic element consisting of a blue rectangle with the text 'Voorschrift Veilig Werken' in white, and an orange rectangle below it with the text 'Tram' in white.



Er komt harmonie in de eisen rondom fysieke afscherming, waarbij één hekwerk voor alle railinfrabedrijven voldoet. (Foto: ProRail, Stefan Verkerk)

sieke afscherming. Daarvoor hebben de Werkkamer Productcertificering en de Werkkamer Lokaal Spoor afgelopen jaar de handen ineengeslagen. Momenteel stellen alle railinfrabedrijven namelijk andere eisen aan de fysieke afscherming. Voor bijvoorbeeld aannemers die werken aan zowel het treinspoor, als aan dat van de metro en tram, wordt het daardoor complexer. Voor iedere opdrachtgever heb je in de huidige situatie een ander hekwerk nodig om aan de eisen te voldoen. Nu wordt er gezocht naar een hekwerk dat voor alle railinfrabedrijven voldoet. Om maar even bij de fysieke afscherming te blijven; een ander belangrijk punt voor de Werkkamer Productcertificering is de hercertificering van het Recept Houten Hekwerk. Het houten hekwerk lijkt niet meer te voldoen aan de Europese normen, dat onderzoek loopt nu. Testen door een certificerende instelling zouden in 2020 al plaatsvinden, maar zijn vanwege de coronapandemie verplaatst naar voorjaar 2021.

VVW-hoogspanning en -laagspanning

Er komen ook twee gloednieuwe VVW's aan. Namelijk voor hoogspanning (HS) en laagspanning (LS). Deze regelgeving werd eerder door ProRail beheerd, maar is nu branchebreed en door railAlert opgepakt. Na



De regelgeving omtrent het veilig werken met hoog- en laagspanning wordt sinds 2020 beheerd door railAlert. (Foto: Stichting railAlert, Oege Kleijne)

goedkeuring worden beide VVW's onderdeel van de Arbocatalogus van railAlert. De Werkkamer Arbo heeft het VVW-HS, op verzoek van de Werkkamer Elektrische Veiligheid, in november 2020 ingediend bij de Inspectie SZW ter toetsing. Deze werkkamer is in 2020 ook gestart met het opstellen van een concept VVW-LS.

Doordat ProRail het beheer van de regelgeving omtrent hoogspanning aan de Stichting railAlert heeft overgedragen, gaat railAlert nu ook werkplekbeveiligingsproducten tegen elektrocutie- en elektriseringsgevaar certificeren. De Werkkamer Elektrische Veiligheid en de Werkkamer Productcertificering

hebben hiervoor in 2020 een protocol opgesteld. In 2021 krijgt dit verder vorm.

Overige highlights van de Werkkamer Elektrische Veiligheid 2020

- Het Elektrisch Veiligheidshandboek Lokaal Spoor is in 2020 klaargemaakt, waarbij de afzonderlijke handboeken veiligheid tot één geheel zijn samengevoegd. Medio 2021 wordt dit geïmplementeerd.
- railAlert heeft input geleverd voor het ProRail-Programma Veilig Werken aan LS-installaties, de RLN00444.



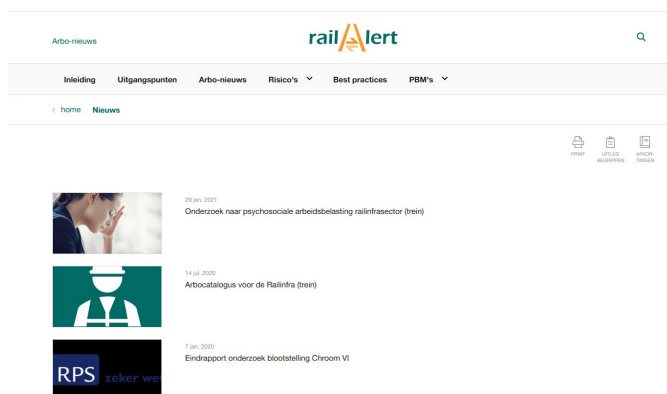
Werken in de buurt van elektriciteit kent veiligheidsrisico's. Daarom zijn er Voorschriften Veilig Werken in ontwikkeling. (Foto: ProRail, Inge Verschueren)

Arbocatalogus eerste jaar beheerd door railAlert

De Werkkamer Arbo van de Stichting railAlert is verantwoordelijk voor het verrichten van de activiteiten voortvloeiende uit de cao-railinfrastructuur. Belangrijk onderdeel daarvan is het opstellen en beheren van een Arbocatalogus voor de Railinfra. 2020 was het eerste volledige jaar waarin deze arbocatalogus operationeel was onder de vlag van railAlert.



Arbocatalogus



De website van de Arbocatalogus voor de Railinfra heeft inmiddels volledig de Look & Feel van railAlert.

Voorheen viel dit beheer onder de verantwoordelijkheid van de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegveiligheid (SAS). In 2019 is dit als gevolg van de fusie tussen de SAS en railAlert overgeheveld naar de Stichting railAlert. In 2020 zijn daarin de laatste stappen gezet. Zo is de website met de Arbocatalogus voor de Railinfra in maart 2020 omgezet naar een nieuw format met de look & feel van railAlert. Daarbij zijn diverse verbeteringen doorgevoerd, zoals een printoptie voor de afzonderlijke risico's.

Risico's opnieuw indienen

Om aan de wetgeving te voldoen, moet de Werkkamer Arbo regelmatig diverse risico's in de arbocatalogus opnieuw indienen die na goedkeuring door de Inspectie SZW worden gepubliceerd. In 2020 zijn de volgende risico's opnieuw ingediend:

- Fysieke belasting (*Momenteel in concept*)
- Trillingen (*Momenteel in concept*)
- Gevaarlijke stoffen: chroom VI (*Momenteel in concept*)
- Kwarts: TNO heeft hier in 2020 onderzoek naar

gedaan. De resultaten hiervan kwamen in oktober beschikbaar. Op basis daarvan is het risico herzien. Een aanvullend TNO-onderzoek wordt in de loop van 2021 verwacht.

- Koper (*Gepubliceerd*)
- Valgevaar (*Gepubliceerd*)
- Werken in en met verontreinigde grond (*Gepubliceerd*)

Psychosociale arbeidsbelasting

De Werkkamer Arbo is in 2020 gestart met de voorbereidingen voor een onderzoek naar de psychosociale arbeidsbelasting in de railinfrabranche. Doel is het in kaart brengen van deze arbeidsbelasting en opname van dit arbo-risico in de arbocatalogus. In 2021 wordt het onderzoek uitgevoerd en worden de resultaten en aanbevelingen in de Arbocatalogus opgenomen. Verder zijn de hittestressmetingen deels uitgevoerd in 2020. Begin 2021 moet dit onderzoek afgerond worden. De vervolgmetingen omtrent warm weer/koud weer zijn ook in 2020 uitgevoerd. Het vervolgonderzoek wordt in 2021 opgepakt.



TNO heeft in 2020 onderzoek gedaan naar kwarts. Kwartsstof komt vrij wanneer ballast (de grijze stenen) op en langs het spoor wordt gestort en verwerkt. (Foto: Stichting railAlert)

Certificering draagt bij aan de veiligheid op het spoor

Naast de eerdergenoemde Werkkamer Productcertificering, kent railAlert nog twee werkkamers die zich bezighouden met certificering: de Werkkamer Persoonscertificering en de Werkkamer Systeemcertificering.

Werkkamer Persoonscertificering

Het doel van persoonscertificering is dat personen met een NVW/VVW-veiligheidstaak of een Veiligheid Kritische Technische Taak (VKTT) kunnen aantonen te beschikken over de vereiste vakbekwaamheid voor de desbetreffende taak. Stichting railAlert stelt eisen aan personen met een veiligheidstaak op basis van het Normenkader Veilig Werken (NVW) en het Voor-schrift Veilig Werken (VVW) Trein, Tram en Metro. ProRail stelt, op basis van de ACD00114 (onderdeel van haar erkenningsregeling) en op basis van het Veiligheidsmanagementsysteem (VMS ProRail), eisen aan personen met een Veiligheid Kritische Technische Taak. ProRail stelt hiervoor de eisen vast. De vakbekwaamheidseisen zijn per taak beschreven in certificeringsschema's. In elk certificeringsschema is ook de bijbehorende beoordelingssystematiek vastgelegd.



*ProRail stelt de eisen vast voor personen met een Veiligheid Kritische Technische Taak.
(Foto: ProRail, Ingeborg Wanders)*

De Werkkamer Persoonscertificering is onderverdeeld in vijf beheergroepen: NVW/VVW-Trein, NVW/VVW-Tram, Ingenieursbureautaken, Technische taken en Energievoorzieningstaken. Daar vindt de dagelijkse aansturing van de certificeringen plaats.

De Werkkamer Persoonscertificering heeft in 2020:

- NVW-Trein: diverse certificeringsschema's en ongeveer dertig procent van de examenvragen geüpdatet;
- NVW-Metro/Tram: certificering van leider werkplekbeveiliging/leider lokale veiligheid (LWB/LLV) metro afgerond en ingevoerd;
- Technische taken: groot aantal certificeringen voor technische taken geüpdatet;
- Ingenieursbureautaken: gestart met het updaten van de certificeringen.



De vakbekwaamheidseisen zijn per taak vastgelegd in certificeringsschema's. Die vormen de basis voor de examens die werknemers afleggen. (Foto: Stichting railAlert)



Veiligheidsfunctionarissen, te herkennen aan de gele veiligheidskleding, moeten zorgdragen voor een veilige werkomgeving voor het personeel in de spooromgeving. (Foto: ProRail, Gerrit Serné)

Werkkamer Systeemcertificering

De Werkkamer Systeemcertificering is verantwoordelijk voor het beheer van de Certificeringsregeling Personeelstellers en Werkplekbeveiliging en de Erkenningsregeling Keuringsinstituten (MO/PO). Het doel hiervan is het borgen van het kwaliteitsniveau van personeelstellers en werkplekbeveiligingsbedrijven zodat veiligheidsfunctionarissen zorgdragen voor een veilige werkomgeving voor het personeel in de spooromgeving.

- de Toelichting bij de Certificeringsregeling Personeelstellers en Werkplekbeveiliging geactualiseerd. De titel van dit document is veranderd in: Regeling Nieuwe Toetreders Certificeringsregeling Personeelstellers en Werkplekbeveiliging;
- de Toelichting bij het Handhavingsdocument Certificeringsregeling Personeelstellers en Werkplekbeveiliging is komen te vervallen. De inhoud is samengevoegd in het nieuwe document Toetskader voor de Certificerende Instellingen.

De Werkkamer Systeemcertificering heeft in 2020:

- de Certificeringsregeling Personeelstellers en Werkplekbeveiliging geactualiseerd;
- het Handhavingsdocument Certificeringsregeling Personeelstellers en Werkplekbeveiliging geactualiseerd. De titel van dit document is veranderd in: Toetskader voor de Certificerende Instellingen;

Commissies Beoordelen Vakbekwaamheden

Corona zorgde voor veel dispensatieverzoeken

Op basis van de certificeringseisen opgesteld door de Werkkamer Persoonscertificering worden opleidingen en examens ontwikkeld. Deze examens worden onder verantwoordelijkheid van railAlert afgenomen.

Binnen railAlert zijn hiervoor twee uitvoerende en toezichthoudende commissies actief:

- Commissie Beoordelen Vakbekwaamheden - Normenkader Veilig Werken (CBV-NVW);
- Commissie Beoordelen Vakbekwaamheden – Techniek (CBV-Techniek).

Deze opsplitsing naar aandachtsgebied is gemaakt vanwege de benodigde specialistische kennis. 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.

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

De belangrijkste taken voor deze commissies zijn:

- beoordelen kandidaat-examinatoren en (praktijk-) beoordelaars op basis van eisen die zijn opgesteld door de Werkkamer Persoonscertificering;
- toezien op kwaliteit van de beoordeling van de vakbekwaamheid, onder andere door op te treden als gecommiteerde bij examens;
- behandelen van bezwaren tegen de examenuitslag conform de binnen railAlert van kracht zijnde procedure klacht, bezwaar en beroep;
- beoordelen van evaluaties, uitslaganalyses en rapportages aangeleverd door het bureau;
- signaleren en adviseren met betrekking tot de noodzaak tot aanpassen van onderdelen van het certificeringsschema waarvan bij de uitvoering problemen zijn ontstaan;
- signaleren aan en adviseren van de directeur als examinatoren en (praktijk-) beoordelaars niet voldoen aan de gestelde eisen.

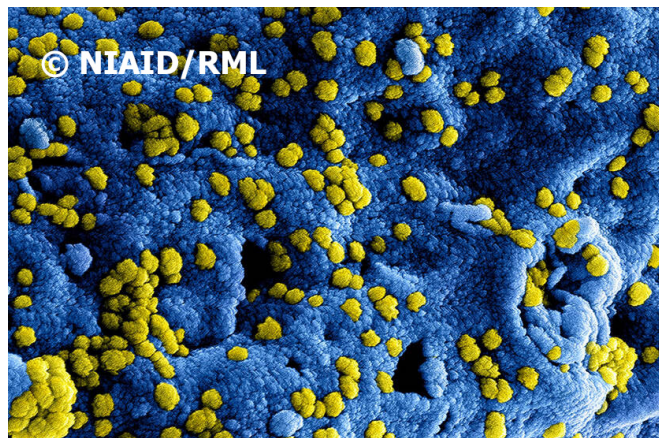


De examens worden onder verantwoordelijkheid van railAlert afgenomen. (Foto: Stichting railAlert, Oege Kleijne)

Veel dispensatieverzoeken door coronacrisis

Beide commissies hebben in 2020 te maken gehad met een uitzonderlijk hoog aantal dispensatieverzoeken. Het behandelen en beoordelen hiervan vereiste veel aandacht. De belangrijkste oorzaak van de vele dispensatieverzoeken was het grootschalig uitvallen van herinstructies en de bijbehorende examens door de coronacrisis. Daardoor werd soms de geldigheidsdatum overschreden. Eén van de belangrijkste aandachtspunten van de CBV's is bewaken of mensen met minder ervaring in het desbetreffende vak wel zo spoedig mogelijk weer worden opgeroepen voor bijscholing en hercertificering. Door de 'tweede

golf' in het aantal coronabesmettingen en de daarbij horende lockdown-maatregelen is dit erger geworden (het gaat om tientallen verzoeken). Inmiddels zijn er een aantal stevige beheersmaatregelen getroffen.



Door de coronacrisis gingen in 2020 veel examens niet door. Daardoor moest railAlert veel werknemers dispensatie verlenen. (Foto: NIAID/RML)

Praktijkbeoordelaar

Hoe de praktijkbeoordelaar zijn taak uitvoert is voor de beide CBV's een aandachtspunt geworden. Gezamenlijk is een monitoring in gang gezet, waarbij één op de vijf beoordeelde kandidaten geïnterviewd wordt. Dit gebeurt anoniem en heeft als doel inzicht te krijgen in de vraag of we op de goede weg zitten met het beoordelen in de praktijk.

Overzicht van activiteiten CBV-NVW in 2020:

- twaalf commissie-overleggen;
- overleg met examinatoren (minder dan gepland door corona-beperkingen);
- vier examens bijgewoond in de rol van gecommitteerde (minder dan gepland door corona-beperkingen);
- monitoren van examenuitslagen en aandacht besteden aan uitschieters;
- vier bezwaren op examenuitslagen zijn ontvangen en behandeld. Na een zorgvuldige beoordeling zijn hiervan drie ongegrond en één gegrond verklaard;
- elf processen-verbaal behandeld. Hiervoor zijn onder andere verbeteringsvoorstellen opgesteld voor de Beheergroep NVW.

Overzicht van activiteiten CBV-Techniek in 2020:

- negen commissie-overleggen (dit jaar grotendeels online via MS Teams);
- zes examens bijgewoond in gecommitteerde rol (minder dan gepland door corona-beperkingen);
- monitoren van examenuitslagen (viermaal per jaar) en aandacht besteden aan uitschieters;
- zes bezwaren op examenuitslag ontvangen en behandeld. Na een zorgvuldige beoordeling hiervan zijn vijf bezwaren ongegrond en één gegrond verklaard;
- een klein aantal examiner proces-verbaal (minder dan andere jaren door de coronacrisis), met noodzaak voor extra aandacht, afgehandeld. Hiervoor onder andere verbetervoorstellen opgesteld voor de beheergroepen Energievoorziening en Techniek;
- beoordelen en bijwonen pilotexamen Vakbekwaam Persoon Railinfravoedingen (RIV). Door samen met de samenstellers, beoordelaars en de opleiders dit examen te evalueren zijn er verbeteringen doorgevoerd;
- in 2020 is het project Technisch Vakmanschap doorlopend een aandachtstrekker gebleven. Een belangrijk aspect bij Technisch Vakmanschap is de praktijkbeoordeling. Zijn de bedrijven voldoende in staat dit op een hoog niveau uit te voeren?



De CBV's houden onder meer toezicht op examens. Zo hebben ze in 2020 het pilotexamen Vakbekwaam Persoon Railinfravoedingen (RIV) bijgewoond en beoordeeld. (Foto: ProRail, Aldert Baas)

Communicatie railAlert vooral in het teken van corona

De communicatieactiviteiten van railAlert stonden grotendeels in het teken van – hoe kan het ook anders – de vele coronamaatregelen, -adviezen en de effecten daarvan op de railinfrabranche. Daarnaast heeft er een efficiëntieslag plaatsgevonden rond het aantal websites van railAlert, het gedeeltelijk op peil brengen van het fotoarchief en het inrichten van een Flickr-account. Last but not least is er een begin gemaakt met de geschiedschrijving van railAlert.

Concentratie, sanering en verbetering websites

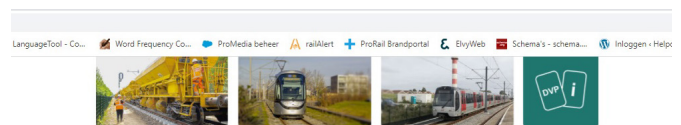
In de loop der jaren is een groot aantal websites ontstaan op initiatief van railAlert. De meesten waren in 2020 niet meer actief, werden door verschillende partijen gehost en stonden grotendeels niet rechtstreeks op naam van railAlert. Negen websites konden worden opgeheven, twee werden op naam van Railcenter en de rest werd op naam van railAlert gezet. De hosting van al die websites werd met uitzondering van de e-learnings bij één hostingpartij ondergebracht. Ten slotte werd de aansturing vereenvoudigd: railAlert heeft nu direct zeggenschap over een website en kan ook direct wijzigingen doorvoeren. Vroeger was dit bij verschillende partijen ondergebracht. Het voordeel van deze operatie: lagere kosten, direct kunnen wijzigen van websites, een efficiëntere werkwijze en de beveiliging van de sites werd gestandaardiseerd.

Het afgelopen jaar zijn ook verschillende kleinere verbeteringen aan de websites doorgevoerd, waarvan de voor de minder ingevoerde lezer hyperlinks naar de lijst van afkortingen en de verklaringen van de vaktermen de meest handige zijn. In de loop van 2021 zal onder meer de weergave van foto's en illustraties verbeterd worden. Hierbij zal de grauwsuier om teksten goed leesbaar te krijgen in de foto's verdwijnen. Dit vereist de aanpassing van nagenoeg alle illustraties op de site.

Overgang DVP-website naar railAlert

De website van het digitaal veiligheidsprogramma van railAlert is per 1 januari 2021 in beheer gekomen van railAlert. Dit is het gevolg van de overgang van de

help- of servicedesk van het digitaal veiligheidspaspoort naar Railcenter. De 160 pagina's op de speciale website met vragen en antwoorden zijn zowel inhoudelijk als redactioneel onder handen genomen en in de loop van november en december aangepast. Ook is er een nieuwe introductiepagina gemaakt voor het digitaal veiligheidsprogramma, waarin al de toekomstige stijl van een geheel nieuwe website van het DVP te zien is.



LanguageTool - Co... Word Frequency Co... ProMedia beheer railAlert ProRail Brandportal ElyWeb Schema's - schema... Inloggen + Help

Digitaal veiligheidsprogramma (DVP)

Het digitaal veiligheidspaspoort - kortweg DVP - maakt deel uit van het digitaal veiligheidsprogramma van railAlert en geeft je toegang tot werkplekken aan de railinfra. Afhankelijk van je opleiding/training en examen(s) mag je werken aan en rond het spoor van de trein en/of de metro in Nederland. Het doel van het DVP, en vooral van de opleiding/training, is je bewust te maken van de gevaren en je te behoeden voor bijvoorbeeld een aanrijding, elektrocutie/elektriseren of een ander arbeidsrisico. Op deze pagina wijzen we je de weg naar de gevraagde informatie. [Lees eerst de achtergronden.](#)



Bedrijven/starters/key users

Voor eigenaren/directeuren, start-ups, zzp'ers, beginnende en ervaren key users. Met onder meer: zo vraag je een **DVP-cursus** of een **dagpas** voor een medewerker aan, **zo meld je je bedrijf (i)zss aan**.

[Lees hier de achtergrondinformatie](#)



Medewerkers

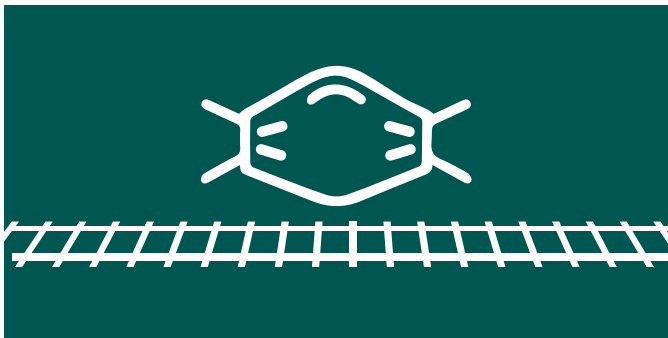
Over DVP-training en -toetsen, toegang tot het **portal**, de voordelen van de **DVP-app**, werken met een dagpas, de verplichtingen en de **Life Saving Rules**.

[Meer informatie](#)

Een uitsnede uit de nieuwe introductiepagina voor het digitaal veiligheidsprogramma/digitaal veiligheidspaspoort op de gewone website van railAlert. Dit laat de nieuwe vormgeving zien waarin ook op termijn de speciale DVP-website dvp.railalert.nl zal worden gepresenteerd.

Corona, corona, corona

Begin 2020 hadden nog maar weinig mensen voorzien dat het coronavirus de gehele wereld zou gaan beheersen. De in maart door het kabinet afgekondigde maatregelen hadden een grote impact. Ook op de railinfrabranche, waarbij veilig werken werd bemoeilijkt door maatregelen om besmetting te voorkomen. Al snel na het afkondigen van de beperkingen heeft een groep van experts binnen railAlert de koppen bij elkaar gestoken om bedrijven en medewerkers in de railinfrasector te voorzien van adviezen als aanvulling op die van de overheid. Het gevolg was voor de afdeling communicatie een hausse aan berichten die goed gedoseerd moesten worden en die specifiek bedoeld waren voor situatie in en om de infra van trein, metro en tram.



Als gevolg van de COVID-19-epidemie waren er veel extra communicatieactiviteiten nodig. 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. (Logo: Gerard Nijboer, Geraphic Studio Pijnacker)

Leerpunt Veiligheid

De in 2019 ingestelde werkgroep 'Leren van incidenten' heeft begin 2020 de eerste publicatie van het Leerpunt Veiligheid gedaan. De doelstelling is letterlijk te leren van incidenten en 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. Soms kritisch, vaker aanvullend en veelal opbouwend. Voorzichtig mag geconstateerd worden dat de Leerpunten in een behoefte voorzien.

Safety Alerts

In 2020 werden de volgende Safety Alerts, bedoeld om branchegenoten te waarschuwen voor mogelijk gevaarlijke situaties tijdens werksituaties, uitgegeven:

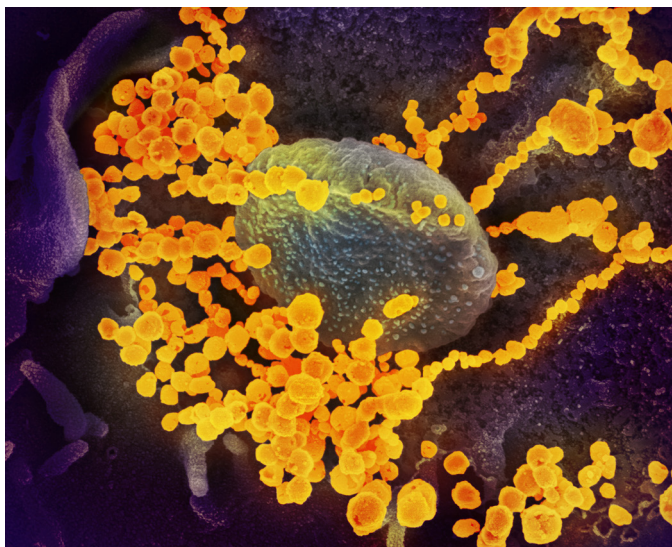
- Ontsporing van een lasbus op een veloSTRAIL-overweg.
- Aardrail van de kabelmantelbeveiliging kan onder spanning staan in een onderstation.
- Lasser loopt brandwonden op tijdens het aftanken van een spoorstaaf-vlakslijpmachine.

Nieuwsbrieven, nieuwsberichten, LinkedIn en mailings

De communicatieactiviteiten van railAlert hebben tot meer volgers op LinkedIn en abonnees op de nieuwsbrieven geleid. Op LinkedIn nam het aantal volgers met zo'n twintig procent toe tot ruim 1.100. Begin januari 2019 waren dit er nog net geen vierhonderd. Het aantal abonnees op de nieuwsbrief is met een kleine zeven procent toegenomen. Het aantal verzonden mailings bedroeg in 2020 precies dertig. In totaal werden 89 nieuwsberichten op de website geplaatst, ongeveer evenveel als in 2019.

Railsector cruciaal in coronacrisis

Het is inmiddels al een aantal keer voorbijgekomen: de coronacrisis. De verspreiding van het coronavirus en de lockdown-maatregelen om verdere besmettingen te voorkomen hebben een grote invloed gehad op de railinfrabranche en op de Stichting railAlert.



De coronacrisis heeft een grote invloed op de railinfrabranche en de Stichting railAlert. Foto: NIAD/RML.

Het openbaar vervoer en de railsector zijn door de Rijksoverheid benoemd als cruciale sectoren. Ook de facilitering hiervan, zoals onderhoud van de railinfra, is aangewezen als vitaal proces. Voor de bevoorrading van Nederland en het vervoeren van medewerkers in cruciale functies is het immers van zeer groot belang dat de spoorwegen als deel van het openbaar vervoer operationeel blijven.

Besmettingsgevaar railinfrawerkers verkleinen

De medewerkers die dag en nacht werkzaamheden aan de railinfrastructuur uitvoeren, moeten hun werk goed, veilig en gezond kunnen blijven uitvoeren. Ondanks de risico's en beperkingen als gevolg van het coronavirus. Daarom heeft railAlert met een werkgroep van vertegenwoordigers uit de railinfrabranche afgelopen zomer een lijst met adviezen opgesteld, waarmee personeel met minder risico op besmettingsgevaar aan het werk kan blijven (de lijst is op de website van railAlert te downloaden). Een uitdaging hierin was dat het hanteren van de onder-

linge afstand van anderhalve meter voor een aantal werkzaamheden lastig of zelfs onmogelijk bleek. railAlert heeft daarom onderzocht of er, gesplitst naar vakgebieden, alternatieven waren voor de bestaande werkwijzen.

In het begin van de coronacrisis was de aandacht hoog en hield iedereen zich aan de voorschriften. Maar rond de zomer van 2020 constateerde railAlert dat de aandacht verslaptte en dat de coronaregels steeds minder werden nageleefd. railAlert startte daarop een campagne en vroeg betrokkenen uit de branche om met goede ideeën te komen. Dit heeft onder meer geleid tot het ontwerp van een speciaal logo om infrawerkers weer attent te maken op de anderhalvemetermaatregel. Dat logo is gratis te downloaden op de website van railAlert.

Alle adviezen en nieuwsberichten van Stichting railAlert staan gebundeld op één plek:

<https://www.railalert.nl/themas/thema-overzicht/corona-maatregelen-railinfra>



Het logo om infrawerkers attent te maken op de anderhalvemetermaatregel. (Logo: Gerard Nijboer, Geraphic Studio Pijnacker)

Safety walks

Zoals bekend is elf jaar geleden besloten in het belang van het verder verbeteren van de veiligheidsprestatie in de railinfrabranche, dat de directies van opdrachtgevers en opdrachtnemers met elkaar Safety walks organiseren. Het doel is dat deze directies inzicht krijgen over de operatie, *commitment* tonen en gedragsverandering rond veilig werken bij uitvoerenden bewerkstelligen.

Door het coronavirus zijn er in 2020 aanzienlijk minder Safety walks uitgevoerd dan in de voorgaande jaren. Uiteindelijk zijn er ongeveer 25 Safety walks uitgevoerd, terwijl er zo'n 75 op de planning stonden. Voor 2021 is er op het moment van verschijnen van dit jaarverslag nog geen planning gemaakt. Dit omdat er nog onvoldoende duidelijkheid is omtrent de mogelijkheden tot samenkomsten. Zodra het mogelijk is, worden de Safety walks weer nieuw leven ingeblazen. Belangrijk is wel om te onthouden dat het aantal uitgevoerde Safety walks geen doel op zich is. Het gaat immers om het goede gesprek over veiligheid

tussen opdrachtgever en opdrachtnemer en de bewustwording en inleving die daaruit voortvloeien.

Verlengingen van keuringen

Vanwege de verschillende lockdowns waar railAlert in 2020 mee te maken kreeg, konden naast de opleidingen en examens (zoals benoemd in het hoofdstuk over de Commissies Beoordelen Vakbekwaamheid) ook de medische en psychologische keuringen voor mensen met een NVW-veiligheidstaak (tijdelijk) niet doorgaan. railAlert was daarom genoodzaakt om de geldigheidsduur van de keuringen onder voorwaarden te verlengen met maximaal vijf maanden. Vanaf de zomer van 2020 konden de eerste keuringen weer plaatsvinden. Dit omdat de keuringsinstituten maatregelen hadden genomen die railAlert voldoende vertrouwen gaven dat alle keuringen op een zodanige wijze konden worden uitgevoerd, dat enerzijds werd voldaan aan de kwaliteit ervan, en anderzijds de risico's voor zowel keurling als keurende arts of psycholoog tot een minimum beperkt blijven.



Het openbaar vervoer en de railbranche zijn door de Rijksoverheid benoemd als cruciale sectoren. Ook de facilitering hiervan, zoals onderhoud en uitbreiding van de railinfra, is aangewezen als vitaal proces. (Foto: ProRail, Stefan Verkerk)

De Stichting railAlert als organisatie

De Stichting railAlert telde in 2020 twaalf medewerkers, van wie zes actief als veiligheidsinspecteur. Daarnaast zijn er meer dan honderd vrijwilligers betrokken bij railAlert. Zij nemen deel in het bestuur, in het Centraal College van Deskundigen (CCVD), de werkkamers, de werkgroepen en de commissies. Stichting railAlert heeft een kantoorruimte in Amersfoort.

Het bestuur van de Stichting railAlert bestond in 2020 uit:

- Ira Helsloot: onafhankelijk voorzitter
- Gert Kroon: penningmeester (namens Koninklijke NLingenieurs)
- 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)



Nieuw bestuurslid Jet de Boer-Lasseur namens de tram- en metrobedrijven. (Foto: EAS Fotografie)

Nieuw in het bestuur sinds 1 januari 2020 is Jet de Boer-Lasseur. Zij volgde Paul Lorist op als bestuurslid bij de Stichting railAlert. Jet vertegenwoordigt de lokaalspoorbedrijven met metro- en/of tramwegnet-

ten in de regio's Amsterdam (GVB), Den Haag (HTM), Rotterdam (RET) en Utrecht (Trambedrijf Utrecht). Voor Jacob Zeeman was 2020 zijn laatste jaar als bestuurslid bij railAlert. Met ingang van 1 januari 2021 moest hij zijn bestuurslidmaatschap opgeven vanwege zijn vertrek bij Strukton Rail. Michel van den Munckhof (BAM Infra Rail) volgt hem op.

Manifest 'Samen werkt'

Het bestuur heeft het afgelopen een manifest opgesteld dat de koers aangeeft die de organisatie de komende jaren wil varen. Het document 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. De uitgangspunten van het manifest moeten uiteindelijk uitmonden in een nieuw beleidsplan voor de periode 2022-2025.

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!"

Meer weten? Het manifest, ondertekend door voorzitter Ira Helsloot, is [hier](#) te downloaden op de website van railAlert.



Vanuit het kantoor in Amersfoort, gevestigd in het Railcenter, zorgt railAlert voor een veilige en gezonde werkomgeving op en aan het spoor voor iedereen.

Vooruitblik 2021

Ook in 2021 zet de Stichting railAlert zich met dezelfde grote ijver en betrokkenheid in voor het creëren van voorwaarden voor een veilige en gezonde werkplek voor iedereen bij, op of aan de railinfrastructuur van trein, metro en tram. Een blik in de jaarplannen van elk van de werkkamers vormt daarvan het overtuigende bewijs. Een [overzicht van die jaarplannen](#) is onder Thema's op de website van railAlert te vinden. Dit doet de Stichting railAlert samen met de aangesloten partijen, aan de hand van duidelijke doelstellingen, met openheid over keuzes en besluiten, en gericht op duurzame en structurele verbetering van de arbeidsveiligheid. Dit alles rondom actuele veiligheids- en gezondheidsrisico's en -thema's, zoals aanrijd- en elektrocutiegevaar, werkplekbeveiliging, leren van incidenten, psychosociale arbeidsbelasting en technisch vakmanschap. En daarbij natuurlijk rekening houdend met de vele en snelle ontwikkelingen in de wereld én specifiek in de spoorsector. Want er

is één zekerheid in deze branche en dat is dat veranderingen blijven komen. Het is niet de vraag óf er iets verandert, maar wat en wanneer. Dat brengt naast nieuwe uitdagingen, ook nieuwe energie met zich mee. De Stichting railAlert is er klaar voor en kijkt vol goede moed naar 2021, ondanks de nog aanwezige corona-zorgen. Op naar een veilige en gezonde werkplek voor iedereen!

Colofon

Uitgave

Stichting railAlert,
Soesterweg 244, 3812 BH Amersfoort
Postbus 165, 3800 AD Amersfoort
Tel. 085-0023510
E-mail: info@railalert.nl
Website: www.railalert.nl
KVK 41265920
Copyright © 2021 Stichting railAlert

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 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