



Jaarverslag Stichting railAlert 2021

Verder voorwaarts met veiligheid en
gezondheid in de railinfrabranche

railAlert

Inhoudsopgave

Een veilige en gezonde werkplek voor iedereen	3
Dit is railAlert anno 2021	6
De belangrijkste highlights van 2021 in het kort	11
Veiligheidsincidenten 2021	14
Minder verzuim door letselincidenten	
Digitaal veiligheidspaspoort	17
Voorschriften Veilig Werken	23
Nieuwe VVW's in de startblokken	
Arbocatalogus	26
Psychosociale belasting en duurzame inzetbaarheid onder de loep	
Certificering	28
Veiligheid op de eerste plaats	
Commissies Beoordelen Vakbekwaamheden	31
Wederom veel dispensatieverzoeken door corona	
Activiteiten communicatie	34
weerspiegelen een steeds ambitieuzer railAlert	
De railsector bewoog flexibel mee met de coronamaatregelen	39
De Stichting railAlert als organisatie	42
Colofon	44



2021

Een veilige en gezonde werkplek voor iedereen

In 2021 is er weer een hoop gebeurd en er is ook weer hard gewerkt door iedereen in de railinfrabranche om alle uitdagingen het hoofd te bieden. Ook al hebben we in 2020 geleerd flexibel met de corona om te gaan, toch stond ook 2021 nog in het teken van de pandemie. De Stichting railAlert heeft zich echter niet alleen ingezet om continu te zorgen voor een coronaveilige werkplek op en aan het spoor. Er is nog veel meer gebeurd om de werkplek van railinframedewerkers zo veilig en gezond mogelijk te maken en te houden.

Voor veel mensen stond 2021 nog steeds in het teken van de coronapandemie. Zo ook voor de Stichting railAlert. Door de lockdowns konden sommige activiteiten niet doorgaan of gebeurden ze op een andere manier. Zo vonden veel examineringen niet plaats of waar mogelijk online. Daardoor moesten er weer extra dispensaties verleend worden. Er werd ook veel creativiteit tentoongesteld om alle activiteiten zoveel mogelijk draaiende te houden. Zo werden psychologische keuringen waar mogelijk afgenomen via online systemen als Teams en Zoom en kon een aantal bijeenkomsten toch plaatsvinden via het inzetten van een interactieve online talkshow. In tijden dat fysieke bijeenkomsten niet mogelijk waren, boden deze online tools een mooie oplossing.

Volgende stap DVP

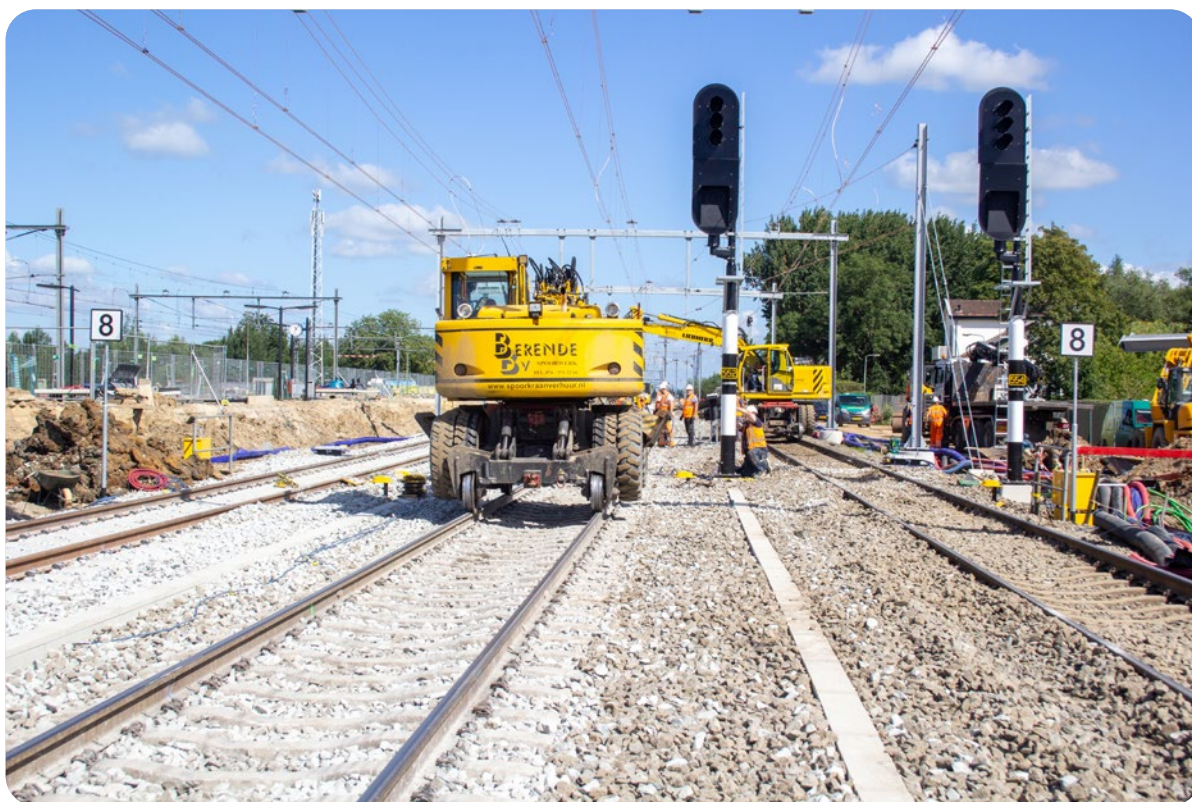
Ondanks de uitdagingen is er veel bereikt in 2021 bij het Digitaal Veiligheidspaspoort. Zo is besloten de volgende stap te maken in het DVP-programma met het Vervolg DVP 2.0. Er zijn sprongen gezet in de nieuwe opzet voor trainingen in houding en gedrag en in de digitale leerweg. Deze laatste stap in het bijzonder is positief door de branche ontvangen, omdat veiligheid en gezondheid in de gehele spoorinfrabranche een belangrijke aandachtspunten zijn en zullen blijven. Dat dit ook nodig is, blijkt uit de cijfers. Ook in 2021 hebben helaas weer een aantal (bijna) ongelukken plaatsgevonden, waarbij de impact op

Foto boven: ook in 2021 zette iedereen bij de Stichting railAlert zich weer in om de werkzaamheden op en aan de railinfra voor alle medewerkers zo veilig mogelijk te maken. (Foto: Stichting railAlert)

de direct betrokkenen groot is geweest. Aandacht voor veiligheid aan werken op en rond de railinfra blijft dan ook in 2022 een belangrijk punt van aandacht.

Beter leren van incidenten

In 2021 is railAlert gestart met een onderzoek onder de noemer 'Beter leren van incidenten'. Uiteraard proberen wij en bedrijven in de railinfrabranche altijd zoveel mogelijk lering te trekken uit incidenten die zich voordoen. De Stichting railAlert doet dit door middel van verschillende soorten berichten, zoals Safety Alerts en Leerpunten Veiligheid. Met het onderzoek 'Beter leren van incidenten' willen we echter nog beter zicht krijgen op de gehele keten. Van de melding van een incident tot het verbeteren van hoe de gehele branche hiervan kan leren. Komen de Safety Alerts en Leerpunten Veiligheid bijvoorbeeld op de goede plek terecht? Of kunnen we de railAlert Arbocatalogus verder verbeteren, inclusief natuurlijk de daarvan afgeleide persoonscertificeringen? Op dat soort vragen zal het onderzoek, dat in 2022 resultaten moeten opleveren, antwoord geven.



railAlert verspreidt verschillende berichten om leren van elkaar mogelijk te maken, zoals Safety Alerts en Leerpunten Veiligheid. Het onderzoek 'Beter leren van incidenten' bekijkt onder andere of deze berichten ook op de juiste plek terechtkomen. (Foto: Stichting railAlert, Oege Kleijne)

Samen, transparant en leren

‘Samen, transparant en leren’ zijn de drie kernwaarden van de Stichting railAlert. Ook in 2022 zijn deze pijlers het vertrekpunt voor de werkzaamheden van railAlert die werken op en aan het spoor veiliger en gezonder maken. Door transparant te zijn en met elkaar ervaringen en informatie te delen, ontstaat er beter inzicht in wat er speelt op en rond het spoor, zonder direct met vingers te wijzen. We kunnen alleen verbeteren door van en met elkaar te leren.

Daar is ook heldere en eerlijke communicatie bij nodig. De hoop voor 2022 is dat veel bijeenkomsten weer fysiek kunnen plaatsvinden, ondanks de mooie online tools die het afgelopen jaar zijn ingezet. De drempels om echt met elkaar de dialoog aan te gaan over veilig werken in de railinfrabranche zijn toch lager als je echt tegenover elkaar zit en de te verwachten uitkomsten zijn dan ook hoger. Maar ook online wordt hard gewerkt om alle informatie op de meest toegankelijke manier bij de branche te brengen. Hiervoor wordt railAlert in 2022 onder andere in een nieuw jasje gestoken met een nieuwe moderne, frisse huisstijl.



Samen, transparant en leren’ zijn de drie kernwaarden van de Stichting railAlert en het vertrekpunt om werken op en aan het spoor veiliger en gezonder te maken. (Foto: Jan Kees Hofker)



Dit is railAlert anno 2021

Iedereen een veilige en gezonde werkplek bieden. Dat is waar railAlert voor staat en waar alle betrokkenen dagelijks hun handen voor uit de mouwen steken. De grote betrokkenheid en inbreng vanuit de gehele branche heeft als doel dat iedereen die werkt aan de railinfra zich moet kunnen verzekeren van een veilige en gezonde werkplek.

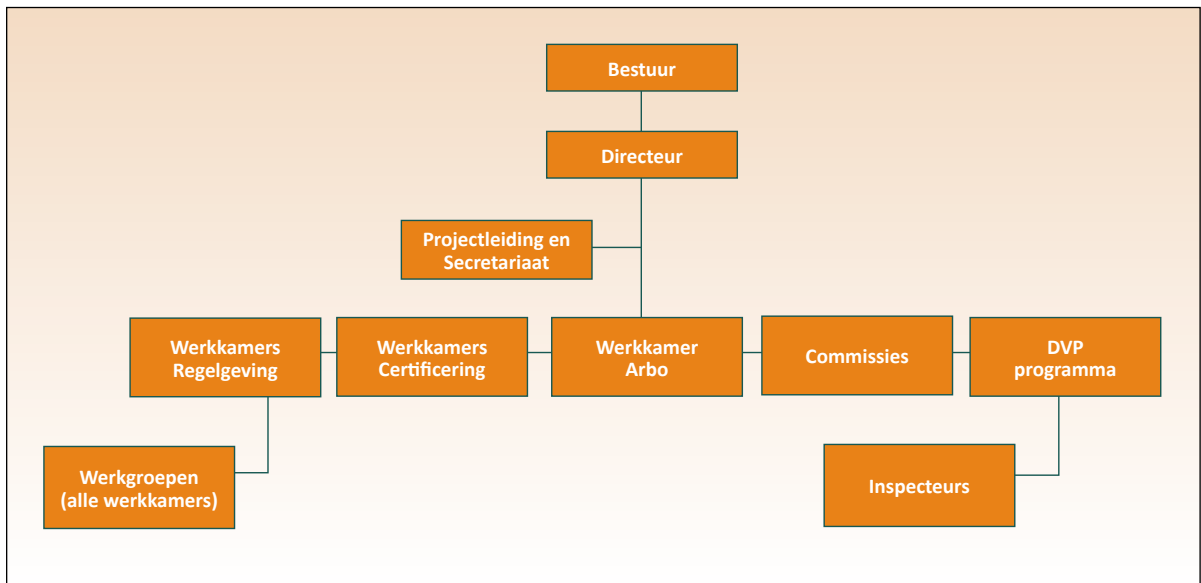
De Stichting railAlert is een samenwerkingsverband waarin alle bedrijven en werknemers die werkzaam zijn in de railinfrasector vertegenwoordigd zijn. Dit zie je direct terug in het bestuur. Ten eerste zijn er de infrabeheerders. Denk aan ProRail voor het hoofdspoor, Infrasppeed Maintenance voor het dagelijks 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 zijn er de bedrijven die projecten en onderhoud aan de railinfrastructuur uitvoeren, zoals aannemers, werkplekbeveiligingsbedrijven, personeelstellers en zzp'ers. Ten derde zijn de ingenieursbureaus vertegenwoordigd in het bestuur, evenals een vertegenwoordiging van werknemers. De werknemersvertegenwoordiger is tevens een afgevaardigde van de Werkkamer Arbo. 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 en gezonder werken praktisch haalbaar wordt.

Organisatiestructuur van de Stichting railAlert

Alle belanghebbenden zoals hierboven vermeld zijn vertegenwoordigd in het bestuur. Het bestuur stuurt onder leiding van een onafhankelijk voorzitter de Stichting railAlert aan. Het bestuur wordt hierin bijgestaan door de voorzitters van de werkkamers, verenigd in het Centraal College van Deskundigen. Onder voorzitterschap van de directeur van RailAlert brengen zij adviezen uit op de werkvelden van de Stichting railAlert. Onder het bestuur bestaat de organisatie van railAlert uit een rijke diversiteit aan werkkamers, werkgroepen en commissies. Deze bestaan uit belanghebbenden of hun vertegenwoordigers. In totaal

Foto boven: de Stichting railAlert zet zich in voor veilige werkomstandigheden voor iedereen die werkt aan de railinfra. (Foto: Stichting railAlert, Oege Kleijne)

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. De laatstgenoemden controleren op de werkplekken de belangrijkste afspraken die de betrokkenen met elkaar gemaakt hebben.



Organisatiestructuur van de Stichting railAlert. In de werkkamers, de werkgroepen en commissies wordt specifieke knowhow gebundeld. [Bron: Stichting railAlert]

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 (sinds kort de Nederlandse Arbeidsinspectie), een belangrijke overlegpartner. Hetzelfde geldt voor andere externe organisaties die nauw betrokken zijn bij arbeidsveiligheid in en om railinfrastructuren. 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), Railcenter en andere opleiders.

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.

railAlert kent zeven verschillende werkkamers:

1. Werkkamer Arbo

De Werkkamer Arbo houdt zich, samen met de Werkgroep Arbo, bezig met afspraken voor de railinfrabranche op het gebied van arbo. De Nederlandse Arbowetgeving ligt hieraan ten grondslag. De Arbocatalogus voor de Railinfrabranche (trein) is het eindproduct.



*De Werkkamer Arbo dient onder andere diverse risico's bij het werken aan het spoor uit de Arbocatalogus in bij de inspectie, zoals de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen als asbest.
(Foto: Stichting railAlert, Oege Kleijne)*

2. Werkkamer Persoonscertificering

Het doel van persoonscertificering is dat personen met een NVW/VVW-veiligheidstaak of een Veiligheidskritische Technische Taak (VKTT) kunnen aantonen te beschikken over de vereiste vakbekwaamheid voor de desbetreffende taak. De vakbekwaamheidseisen en de bijbehorende beoordelingssystematiek zijn per taak vastgelegd in certificeringsschema's. De Werkkamer Persoonscertificering zorgt ervoor dat deze certificeringen beschikbaar, actueel en op maat zijn.

3. Werkkamer Productcertificering

Niet alleen mensen, maar ook producten (zoals hekwerken) spelen een grote rol in de mate van veiligheid bij werken op en rond het spoor. Om de kwaliteit van deze producten, ook wel werkbeveiligingsmiddelen genoemd, te waarborgen en om ervoor te zorgen dat er uitsluitend met veilige producten wordt gewerkt, moeten ze gecertificeerd worden. Gecertificeerde middelen krijgen een sticker met een keuringsdatum, zodat gebruikers direct zien dat het desbetreffende product is toegestaan. De werkkamer zorgt voor duidelijkheid bij gebruikers over hun veiligheid en verantwoordelijkheid bij gebruik van werkbeveiligingsmiddelen om aanrijding, elektrocutie/elektrisering en overige arbo-incidenten te voorkomen.

4. Werkkamer Systeemcertificering

De Werkkamer Systeemcertificering is verantwoordelijk voor het beheer en de uitgifte van de Certificeringsregeling Personeelstellen 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 draagt de werkkamer de verantwoordelijkheid voor de erkenningsregeling Keuringsinstituten (medisch en psychologisch onderzoek).

5. Werkkamer Lokaal Spoor (tram en metro)

Het hoofdspoor maakt het grootste gedeelte uit van de railinfra, maar Nederland kent ook vier stedelijke regio's met metro en/of tramlijnen. Deze railinfrabedrijven hebben te maken met hun eigen specifieke uitdagingen op het gebied van veiligheid. Een metrobaan heeft bijvoorbeeld vaak een speciale spanningsrail en trambanen liggen niet zelden in de openbare weg, waardoor allerlei verschillende weggebruikers eroverheen rijden. Reden voor infrabeheerders GVB, HTM, RET en Trambedrijf Utrecht om samen op te trekken in de Werkkamer Lokaal Spoor.



Aan het werken aan metro- en tramlijnen kleven specifieke uitdagingen. Zo liggen tramlijnen bijvoorbeeld vaak in de openbare weg en dreigt er aanrijdingsgevaar door onder meer het wegverkeer. (Foto: Stichting railAlert)

6. Werkkamer Elektrische Veiligheid

Op het spoor wordt veel gewerkt aan en nabij elektrotechnische installaties. Elektrische veiligheid is daarom een belangrijk thema waar voortdurend aandacht voor is. De Werkkamer Elektrische Veiligheid houdt zich enerzijds bezig met het verhogen van bewustwording en kennis over elektrische veiligheid in de railinfrabranche. Anderzijds stelt de werkkamer regelgeving op en brengt advies uit voor het veilig werken aan en in de nabijheid van elektrotechnische installaties (laag- en hoogspanning) voor zowel hoofdspoor (trein) als lokaal spoor (tram en metro) ter voorkoming van elektriserings- en elektrocutieongevallen.

7. Werkkamer Uitwerken Regelgeving (Trein)

De Werkkamer Uitwerken Regelgeving houdt zich bezig met het uitwerken en opstellen van regelgeving over het verrichten van werkzaamheden op en in de nabijheid van het hoofdspoor (trein) en het voorkomen van aanrijdingen en elektrocutie.

Digitaal Veiligheidspaspoort

Iedereen die werkt op of rond het spoor dient kennis te hebben van de gevaren die dit met zich meebrengt én van de negen veiligheidsregels (de zogenoemde Life Saving Rules). Om die kennis te waarborgen, moet iedereen die toegang tot een werkplek aan het hoofd- of metrospoor wil krijgen 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. De verantwoordelijke op een werkplek kan via de DVP-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. De Stichting railAlert is niet alleen verantwoordelijk voor de uitgifte van de digitale veiligheidspaspoorten, maar ook voor het examen, voor het monitoren van het systeem en voor het melden door de inspecteurs en analyseren van de gemelde overtredingen.



De Stichting railAlert is verantwoordelijk voor alles rondom het DVP: het examen, de uitgifte en het monitoren en analyseren van meldingen. (Foto: Stichting railAlert, Oege Kleijne)



Pasnr. 1234



De belangrijkste highlights van 2021 in het kort

De Stichting railAlert blikt terug op 2021.

1. Ruim 25 procent meer veiligheidsincidenten gemeld

In 2021 zijn er ruim 25 procent meer veiligheidsincidenten gemeld dan in elk van de afgelopen vijf jaren. Sinds 2016 schommelde het aantal gemelde incidenten rond de 300. In 2021 zijn er ruim 400 meldingen binnengekomen. Het blijft lastig conclusies te trekken uit deze cijfers over de veiligheid bij werken aan de railinfra, aangezien slechts circa 25 bedrijven hun incidenten melden. Om de meldcultuur te verbeteren, is er in 2021 een nieuwe projectgroep opgericht. Zij zijn begonnen met het inventariseren van welke informatie wel en niet wordt gedeeld en via welke communicatiekanalen dat gebeurt. Daarnaast kijkt de projectgroep naar waar informatie vanuit railAlert, zoals Safety Alerts en Leerpunten, terecht komt en hoe deze wordt ervaren. Het inzicht dat voortkomt uit deze inventarisatie moet onder andere leiden tot concrete acties om de informatiestromen en de meldcultuur te verbeteren.

2. Vervolg DVP 2.0 gerealiseerd

In 2021 zijn er drie grote ontwikkelingen geweest rondom het DVP: de verbetering van het toetsings- en sanctioneringsproces, de realisatie van het Vervolg DVP 2.0 en de invoering van de nieuwe interactieve dagpasfilm voor Spoor, Metro en Bouwplaats. In 2022 verlopen de eerste hercertificeringen van het DVP 2.0. In dat kader heeft railAlert in 2021 besloten om vanaf 2022 het DVP jaarlijks te verlengen (in plaats van om de vijf jaar) met het volgen van de benodigde veiligheidsgedragstrainingen. Ook is het besluit genomen om een nieuw DVP-trainingsprogramma te ontwikkelen voor spoor, perron, metro en mogelijk voor de bouwplaats, zijn de eerste twee bouwstenen ontwikkeld en zijn de eerste stappen gezet voor de ontwikkeling van de nieuwe leermodule VTOX (digitale leerweg).

Foto boven: in 2021 heeft het bestuur van railAlert besloten om vanaf 2022 DVP-certificaten jaarlijks te verlengen. (Foto: Stichting railAlert, Oege Kleijne)

3. Veiliger werken met Voorschriften Veilig Werken (VVW)

In 2021 zijn verschillende werkkamers wederom bezig geweest met het updaten van het VVW Metro en het VVW Trein. De Werkkamer Lokaal Spoor heeft na een brancheconsultatie de nieuwe conceptversie VVW Metro 2.0 opgesteld, welke in 2022 wordt uitgerold. De Werkkamer Uitwerken Regelgeving heeft zich in 2021 samen met de Werkkamer Arbo voornamelijk gefocust op de actualisatie van het VVW Trein. Deze stamt namelijk nog uit 2013. Er zijn verschillende praktijkcases besproken, aan de hand waarvan de Werkkamer UR adviezen heeft meegegeven aan de werkgroep voor de verwerking in het VVW Trein.

4. Concepten VVW Hoogspanning en Laagspanning klaar

Sinds railAlert in 2020 de regelgeving rond hoog- en laagspanning heeft overgenomen van ProRail, is de Werkkamer Elektrische veiligheid bezig geweest met het opstellen van twee nieuwe VVW's: Voorschrift Veilig Werken aan Hoogspanning (VVW HS) en Voorschrift Veilig Werken aan Laagspanning (VVW LS). Het VVW HS, toepassingsgebied hoofdspoor, is in 2021 intern goedgekeurd door railAlert en door de Nederlandse Arbeidsinspectie en opgenomen in de Arbocatalogus voor de Railinfra. Het concept VVW LS is in 2021 afgerond en ter review voorgelegd aan de branche. Daarnaast krijgt 'dringende noodzaak' voor werken onder spanning extra aandacht van een aparte werkgroep. Zodra deze sectie van het VVW LS is opgesteld, kan dit document afgerond en geïmplementeerd worden.



Bij het werken aan het spoor is elektrische veiligheid van levensbelang. Daarom is railAlert druk bezig geweest met de nieuwe VVW's voor werken aan hoog- en laagspanning. (Foto: Stichting railAlert, Oege Kleijne)

5. Leren van Incidenten

De in 2019 ingestelde werkgroep 'Leren van Incidenten' heeft in 2021 vier nieuwe leerpunten gepubliceerd op de website van railAlert, waarbij de focus voornamelijk heeft gelegen op elektriseringsincidenten. Naast Safety Alerts moeten de Leerpunten Veiligheid het veiligheidsbewustzijn versterken. 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. De werkgroep Leren van Incidenten komt overigens voort uit de Werkkamer Elektrische Veiligheid. In 2022 wordt besloten of de Leerpunten worden uitgebreid met het thema aanrijdgevaar.

6. Psychosociale arbeidsbelasting (PSA) en duurzame inzetbaarheid onder de aandacht

Na de voorbereidende fase in 2020 is de Werkkamer Arbo gestart met het onderzoek naar psychosociale arbeidsbelasting in de railinfrabranche. In 2021 hebben zij de vragenlijsten in de branche uitgezet. Alle aangeschreven partijen hebben deze ingevuld, waarna er een start is gemaakt met de analyse van de onderzoeksresultaten. Op basis van de resultaten uit het onderzoek zal het risico PSA worden herijkt en worden branchemaatregelen opgenomen in de Arbocatalogus voor de Railinfra. Daarnaast is de Werkkamer Arbo gestart met een onderzoek naar duurzame inzetbaarheid in de railinfrabranche. De werkkamer heeft hiervoor subsidie aangevraagd en gekregen, die ten eerste ingezet zal worden voor een uitgebreide sectoranalyse.

7. Corona

In maart 2020 werd railAlert net zoals iedereen opgeschrikt door de snelle verspreiding van het coronavirus. De Rijksoverheid benoemde het openbaar vervoer en de railsector tot cruciale sector die haar werk op een veilige manier moest kunnen blijven uitvoeren. De Stichting railAlert heeft er samen met deskundigen hard aan gewerkt om te zorgen dat dit voor alle medewerkers aan het spoor mogelijk was. Onder meer door het uitbrengen van adviezen, het verhogen van het bewustzijn en controle buiten door onze veiligheidsinspecteurs. In 2021 zijn deze adviezen doorlopend bijgewerkt en zijn nieuwe adviezen opgesteld die beter aansluiten op het veranderende beleid en die meer gericht zijn op toekomstbestendigheid.

8. Wederom veel dispensatieverzoeken in 2021

Er is in 2021 weer een uitzonderlijk groot aantal dispensatieverzoeken ingediend. Dit kwam doordat corona zorgde voor veel uitval van herinstructies en de bijbehorende examens. Het behandelen en beoordelen hiervan vereiste veel aandacht. Eén van de belangrijkste aandachtspunten van railAlert is bewaken of mensen met minder ervaring in het desbetreffende vak wel zo spoedig mogelijk weer worden opgeroepen voor bijscholing en hercertificering. Inmiddels zijn er een aantal stevige beheersmaatregelen getroffen.



Om de veiligheid van medewerkers aan de railinfra te kunnen waarborgen, is het cruciaal dat iedereen de juiste opleidingen en examens kan volgen.

[Foto: Stichting railAlert, Oege Kleijne]

Veiligheidsincidenten 2021

Minder verzuim door letselincidenten

In 2021 zijn er ruim 25 procent meer veiligheidsincidenten op en rond het spoort gemeld dan in elk van de afgelopen vijf jaren. Sinds 2016 schommelde het aantal gemelde incidenten jaarlijks rond de 300. In 2021 zijn er ruim 400 meldingen binnengekomen. Er heeft zich weer geen ongeval met dodelijke afloop voorgedaan.

Aangesloten bedrijven en organisaties die werken in de railinfrabranche kunnen incidenten melden via het Veiligheidsdashboard van railAlert. Incidenten variëren van 'slechts' gevaarlijke situaties en bijna-ongevallen tot ongevallen met schade of letsel. railAlert monitort, analyseert en rapporteert de gegevens die binnenkomen op het Veiligheidsdashboard.

Minder letselincidenten met verzuim

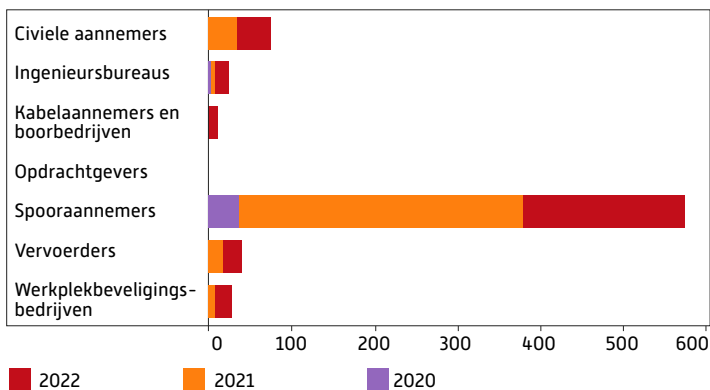
In 2021 zijn er meer incidenten gemeld ten opzichte van de afgelopen vijf jaar. In plaats van een ruime 300, zijn er 2021 411 incidenten gemeld. De categorieën die de grootste stijging aan meldingen laten zien zijn gevaarlijke situaties en ongevallen zonder verzuim. Waar er in 2020 juist een daling zichtbaar was in gevaarlijke situaties, is dat aantal afgelopen jaar gestegen tot 248, het hoogste aantal sinds 2014.

Veiligheidsdashboard

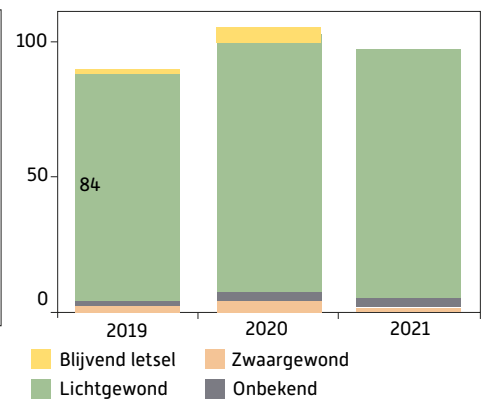
Bijgewerkt op 13-04-2022, aantal incidenten: **4.679**

Incidentgegevens

Aantal incidenten naar type bedrijf



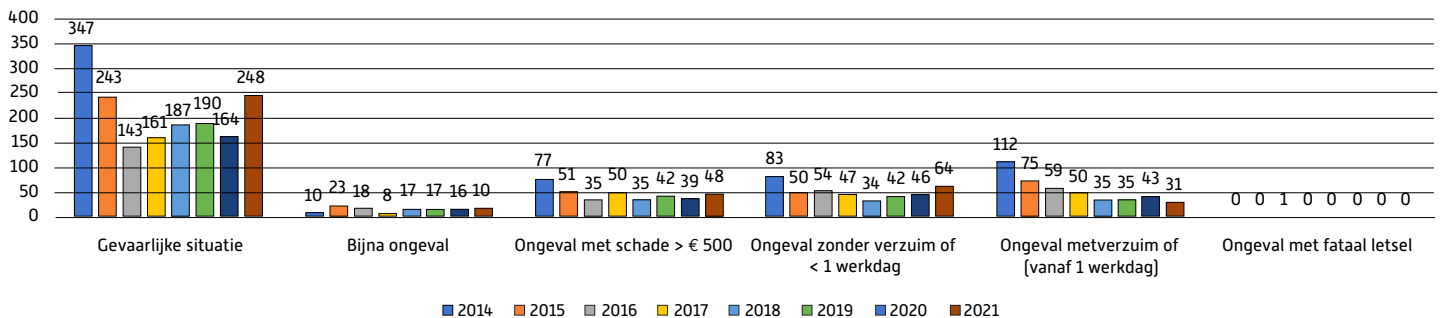
Meldingen naar ernst letsel



De Stichting railAlert monitort, analyseert en rapporteert de gegevens die binnenkomen op het zogeheten Veiligheidsdashboard.

Gemelde incidenten railAlert 2014-2021

Voorlopig, per 02-03-2022



In 2021 zijn er fors meer gevaarlijke situaties gemeld ten opzichte van de jaren ervoor.

De stijgende trend in het aantal letselincidenten zonder verzuim zet zich voort in 2021. Waar er in 2020 46 meldingen binnenkwamen in deze categorie, is dat aantal in 2021 gestegen tot 64. De dalende trend in het aantal letselongevallen met verzuim tot gevolg zet ook door. Met enkel 31 meldingen bereikte deze categorie het afgelopen jaar het laagste aantal meldingen ooit gemeten. Er waren in 2021 gelukkig weer geen ongevallen met dodelijk letsel te betreuren. Het laatste ongeval met dodelijke afloop vond plaats in 2016. De bevindingen zijn gebaseerd op cijfers van het Veiligheidsdashboard tot medio februari 2022. In de loop van 2022 komt een meer gedetailleerde rapportage beschikbaar. Deze uitgebreidere analyse van de cijfers zal worden gepubliceerd op de website van de Stichting railAlert.

Type incident	
Gevaarlijke situatie	Situatie waarbij potentieel gevaar aanwezig is maar die niet heeft geleid tot een ongeval
Bijna ongeval	Een gebeurtenis waarbij de uitvoering van een noodveiligheidsmaatregel (zoals: alarm, snelremming, typhoneren, afzwaaien, wegspringen persoon of herroepen van een sein) dan wel dat op basis van informatie kan worden vastgesteld dat er geen barrières meer aanwezig waren om een ongeval te voorkomen
Ongeval met schade	Een ongeval met schade van betekenis aan materieel, spoor en/of andere installaties.
Letselongeval zonder verzuim	Ongeval met letsel waarbij het slachtoffer dusdanig letsel heeft opgelopen, maar niet arbeidsongeschikt is geraakt en niet verzuimt (EHBO behandeling valt onder deze definitie)
Letselongeval met verzuim	Ongeval waarbij het slachtoffer dusdanig letsel heeft opgelopen dat er sprake is van verzuim van 1 hele werkdag of meer. Let op! De dag van het ongeval is NIET inbegrepen.
Ongeval met fataal letsel	Iemand is dodelijk gewond als hij of zij bij een ongeval om het leven is gekomen of binnen dertig dagen na het ongeval overlijdt aan het opgelopen letsel, uitgezonderd suicide.

Bedrijven in de railinfra kunnen melding maken van verschillende soorten incidenten, waaronder gevaarlijke situaties, ongevallen met schade en letselongevallen met of zonder verzuim. (Foto: Stichting railAlert)

Projectgroep onderzoekt meldcultuur

De gemelde incidenten zijn afkomstig van circa 25 bedrijven uit de railinfrasector. Dat betekent dat heel veel bedrijven en organisaties geen meldingen doorgeven, terwijl er bij hen wellicht ook incidenten plaatsvinden. Het is dan ook lastig om uit de cijfers conclusies te trekken over de veiligheid bij het werken aan de railinfra. Daarom blijft de meldcultuur een punt van aandacht. Een volledig beeld van het aantal incidenten geeft niet alleen een beter overzicht van de veiligheidssituatie. Het is ook essentiële informatie om de juiste aanpassingen te maken in regelgeving en persoonscertificering.

Om te onderzoeken hoe de meldcultuur verbeterd kan worden, is in 2021 een nieuwe projectgroep gestart. In deze projectgroep zitten twee leden van railAlert en een aantal externen met expertise op het gebied van veiligheid en consultancy. Zij zijn begonnen met het inventariseren van welke informatie wel en niet wordt gedeeld en via welke communicatiekanalen dat gebeurt. De meldcultuur op het Veiligheidsdashboard maakt hier ook deel van uit: hoe komt het dat niet iedereen incidenten meldt en hoe kan het dat deze incidenten niet allemaal ergens worden geregistreerd? Aan de andere kant kijkt de projectgroep naar waar informatie vanuit railAlert, zoals Safety Alerts en Leerpunten, terecht komt en hoe deze wordt ervaren. 2021 stond voor de projectgroep in het teken van het verzamelen van deze informatie. In 2022 zullen zij meer concrete acties benoemen om informatie beter te kunnen brengen naar waar het moet komen en om de meldcultuur te verbeteren.



Digitaal veiligheidspaspoort

De Stichting railAlert is constant bezig met het verder ontwikkelen van het digitaal veiligheidspaspoort. Ook in 2021 zijn er stappen gemaakt, die onderverdeeld kunnen worden in drie grote verbeteringen, waaronder de realisatie van het Vervolg DVP 2.0. Verder zijn er in 2021 in totaal 482.675 aanmeldingen in het DVP-systeem geregistreerd. Tijdens de 3798 inspecties die zijn uitgevoerd in 2021, werden er 390 geregistreerde overtredingen geconstateerd.

In 2021 zijn de volgende resultaten gerealiseerd:

1. Invoering Wijziging van het toetsings- en sanctioneringsproces.
2. Realisatie Vervolg DVP 2.0, waaronder:
 - a. vaststelling nieuw DVP-trainingsprogramma;
 - b. eerste twee bouwstenen gereed, derde en vierde bouwsteen voorbereid;
 - c. voorbereiding van het ontwikkelen van de nieuwe digitale leermodule VTOX.
3. Invoering nieuwe interactieve dagpasfilm voor Spoor, Metro en Bouwplaats.

1. Invoeren wijziging van het toetsings- en sanctioneringsproces

De veiligheidsinspecteurs van railAlert voeren inspecties uit op de werkerterreinen van ProRail op de naleving van de veiligheidsregels [de Life Saving Rules]. Als deze worden overtreden en een veiligheidsinspecteur dit vaststelt, gaan zij in gesprek met als doel de veiligheidsbetrokkenheid van de werknemer te verhogen en aan te zetten tot gedragsverandering. Sanctioneren is geen doel en ook niet de taak van de Stichting railAlert. Deze bevoegdheid ligt bij de infrabeheerders zoals ProRail. Deze organisatie is vanaf 2019 gestopt met het sanctioneren op basis van geconstateerde overtredingen. Het is wel van belang dat zowel de medewerker als de werkgever gewezen wordt op het onveilig werken aan het spoor. Daarom heeft railAlert dit proces verbeterd door het innemen van een prominentere rol. In 2020 is een nieuw proces goedgekeurd door de stuurgroep DVP en die is in 2021 ingevoerd.

Foto boven: 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)

In hoofdlijnen zijn de onderstaande verbeteringen aangebracht:

- de werknemer krijgt altijd bericht middels zijn of haar werkgever over de wijze van behandeling van de afwijking;
- als een afwijking niet tot een overtreding leidt, zal dit gecommuniceerd worden aan zowel de betrokkene als de werkgever;
- alleen buitensporige overtredingen worden aan de spoorbeheerder ter afhandeling aangeboden, wat kan leiden tot een sanctie.

2. Realisatie 'Vervolg DVP 2.0'

De certificaten voor de verplichte trainingen om een DVP-pas te ontvangen, hebben een geldigheidsduur van vijf jaar. In 2012 zijn de eerste DVP-passen uitgereikt (DVP 1.0) met de initiële veiligheidstraining en in 2017 zijn de hercertificeringen uitgerold (DVP 2.0) met de toets VTOS (of VTOSp en/of VTOM). De eerste van die certificaten verlopen dus in 2022. De afgelopen twee jaar heeft railAlert met vertegenwoordigers in de branche overlegd over hoe nu verder te gaan met het DVP. In 2021 heeft het bestuur van railAlert besloten om vanaf 2022 het DVP jaarlijks (in plaats van elke vijf jaar) te verlengen met het volgen van veiligheidsgedragstrainingen. Elke nieuwkomer rond het spoor start met de veiligheidstraining 'Spoor jij wel?'. Dit in plaats van de initiële veiligheidstraining, die met ingang van 2022 is geschrapt. Vervolgens moet iedereen de zogenoemde bouwstenen behalen (uit de praktijk gegrepen veiligheidsgedragstrainingen). Dat geldt voor alle passen die verlopen in 2022 en voor passen die nieuw worden aangevraagd. De toetsen VTOS, VTOM en VTOSp die in 2022 of daarna nog worden afgelegd, krijgen een geldigheidsduur van drie in plaats van vijf jaar. Dit totdat het nieuwe leer- en ontwikkelprogramma VTOX is ingevoerd (staat gepland voor medio 2023).

Concreet heeft dit in 2021 geleid tot het:

- stopzetten van de initiële veiligheidstraining aan het einde van 2021;
- opnemen van de veiligheidsgedragstraining 'Spoor jij wel?' als intro-training voor nieuwkomers in plaats van de initiële veiligheidstraining;
- aanbieden van alle veiligheidsgedragstrainingen in drie talen (Nederlands, Duits en Engels);
- geven van vrijstelling tot 2024 voor medewerkers bij bedrijven die trede 4 of 5 op de safety culture ladder scoren voor het volgen van een bouwsteen;
- ontwikkelen van vier bouwstenen ('Aanspreken - hoe zeg je dat?', 'Veilig leren van werksituaties - het blijft mensenwerk', 'Ik kies voor stevig staan voor veiligheid' en 'Ik kies voor instructie - hoe dan?'). De eerste twee worden in 2022 worden aangeboden;
- mogelijk maken van het in company ontwikkelen van bouwstenen door andere bedrijven vanaf 2024.

2.a Vaststelling nieuw DVP-trainingsprogramma

Het bestuur van railAlert heeft in 2021 het besluit genomen om een nieuw DVP-trainingsprogramma te ontwikkelen voor spoor, perron, metro en mogelijk voor de bouwplaats. Trends in de markt zetten druk op veiligheid; het contracteren van werk tot zeker wel zeven lagen diep en de sterke toename van het aantal kleine bedrijven en

zelfstandigen, maken dat veilig werken geen vanzelfsprekendheid is. Het aantal incidenten in de branche neemt al een aantal jaar niet meer af.

Na consultatie heeft railAlert daarom besloten blijvend te investeren in veiligheidsbewustwording. Een nieuw praktijkgericht programma moet zorgen voor meer maatwerk. Dit programma bestaat uit jaarlijkse keuzeveiligheidstrainingen en een nog te ontwikkelen digitale leerweg. Hiermee wil de railinfrabranche medewerkers aan het spoor gerichter en blijvend bewuster maken van veilig werken en hen behoeden voor aanrijding, elektrocutie of andere arbeidsrisico's. Projectteams met experts van verschillende branchebedrijven, kennisgebieden en opleidingsprofessionals zijn afgelopen jaar van start gegaan met de ontwikkeling van een programma dat relevant en aansprekend is voor DVP-pashouders.

Presentatie programma

In verschillende brancheverenigingen en -overleggen is het plan gepresenteerd en is feedback opgehaald. In een interactieve televisie-uitzending op 13 december 2021 is het nieuwe DVP-programma branchebreed gedeeld. Zo'n duizend kijkers hebben toen kennisgenomen van de nieuwe opzet. Zij konden hierbij vragen stellen en ideeën aandragen voor de trainingen.

2.b Eerste twee bouwstenen gereed, derde en vierde bouwsteen voorbereid

De veiligheidstrainingen, zogenaamde bouwstenen, behandelen verschillende aspecten van veilig werken. De eerste twee veiligheidstrainingen 'Aanspreken - hoe zeg je het?' en 'Veilig leren van werksituaties - het blijft mensenwerk' zijn ontwikkeld met inbreng van ruim twintig bedrijven en tijdens try-outs positief ontvangen door medewerkers uit de branche. Met name het werken in gemengde groepen aan herkenbare praktijkvoorbeelden wordt gewaardeerd.

Vanaf 2022 zijn deze bouwstenen beschikbaar via Railcenter onder de naam 'Ik kies voor...'. Iedereen die de training 'Spoor jij wel' heeft gevolgd en zijn of haar DVP wil verlengen, kan deelnemen aan de bouwstenen. De trainingen worden aangeboden in het Nederlands, Engels en Duits.



De veiligheidstrainingen, zogenaamde bouwstenen, behandelen verschillende aspecten van veilig werken.

2.c Voorbereiden ontwikkelen nieuwe leermodule VTOX

Vanaf 2023 wil railAlert naast de bouwstenen een digitale leerweg in een online leeromgeving aanbieden. In deze online leeromgeving wordt essentiële kennis voor veilig werken aangeboden met aandacht voor veelvoorkomende arborisico's. In 2021 is railAlert begonnen met een marktverkenning en is een uitvraag gedaan naar verschillende ontwikkelpartijen. Centraal hierbij staat persoonsgericht trainen en aansprekende leerstof.

Na de eerste toets op Railcenter zal meerdere keren per jaar kort worden getraind om de thema's top of mind te houden. Deze nieuwe werkwijze betekent wel een verandering voor de deelnemers aan de trainingen. Daarom stemt railAlert met de vertegenwoordigers af hoe de werkwijze het best kan worden ingericht.

In company bouwstenen mogelijk maken

De Stichting railAlert blijft continu het trainingsprogramma verbeteren. In 2021 zijn de voorbereidingen getroffen om via een effectmeting trainingen aan te passen en nieuwe modules te ontwikkelen. Tijdens de consultatie over het nieuwe programma kwam daarnaast naar voren dat bedrijven zelf ook goede trainingen ontwikkelen die het veiligheidsbewustzijn verhogen. Daarom zijn ook voorbereidingen getroffen om deze trainingen vanaf 2024, na toetsing door railAlert, mee te laten tellen als bouwsteen.

3. Invoeren nieuwe interactieve dagpasfilm voor Spoor, Metro en Bouwplaats

In 2021 is de oude dagpasfilm vervangen door een nieuwe interactieve dagpasfilm voor de werkgebieden trein, metro en bouwplaats. In 2022 wordt deze film verder ontwikkeld, onder andere met ondertiteling in vijf talen en de optie om voor perron/wintermaatregelen ook een dagpasfilm te maken. Dit in overleg met NS-stations.



In 2021 is de oude dagpasfilm vervangen door een nieuwe interactieve dagpasfilm voor de werkgebieden trein, metro en bouwplaats. (Foto: Sander Vermeulen)

Cijfers en Feiten over DVP in 2021

Stichting railAlert



en de spoorinfrabranche

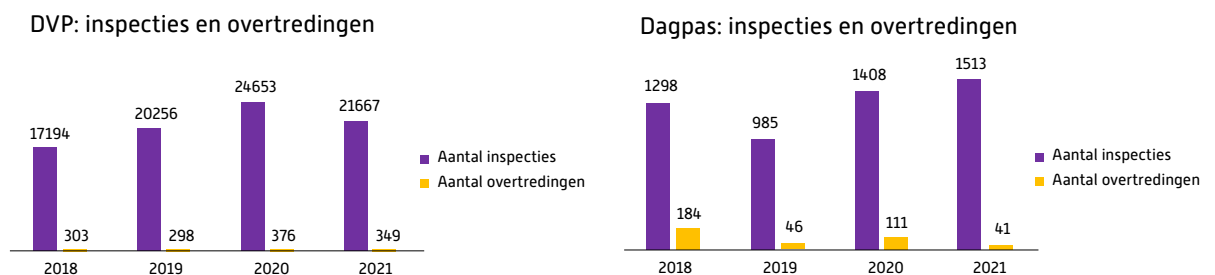


Er werden in 2021 meer DVP-aanmeldingen en dagpasaanmeldingen geregistreerd ten opzichte van het jaar ervoor. De scanplicht kan hiervoor een verklaring zijn.

Dagpassers versus DVP-pashouders

In 2021 zijn er 454.630 DVP-aanmeldingen geregistreerd naast de dagpasaanmeldingen. Dat is een stijging ten opzichte van vorige jaren. Dat kan wellicht verklaard worden door de scanplicht, die de aanmelddiscipline in de spoorbranche heeft verhoogd. De veiligheidsinspecteurs hebben in totaal 3.798 inspecties uitgevoerd. Daarbij hebben ze 23.180 personen geïnspecteerd incl. dagpassers. Het aantal inspecties bij dagpashouders is licht toegenomen, terwijl het aantal overtredingen bij dagpashouders is afgenomen met 64 procent. Het totaal aantal overtredingen was 390, waarvan 42 bij dagpassers. Het aantal overtredingen bij dagpassers ligt relatief gezien wel nog steeds hoger dan bij DVP-houders. De ratio overtredingen/inspectie is 1,68 procent. Voor DVP-pashouders is dat 1,60 procent en voor dagpassers 2,78 procent. Er vinden dus 1,7 keer zoveel overtredingen plaats onder dagpashouders in vergelijking met DVP-houders. Dat is aanzienlijk beter dan vorig jaar, toen het verschil een factor vijf was.

Inspecties en overtredingen



DVP-houders versus dagpassers: bij dagpassers vinden er 1,7 keer zoveel overtredingen plaats.

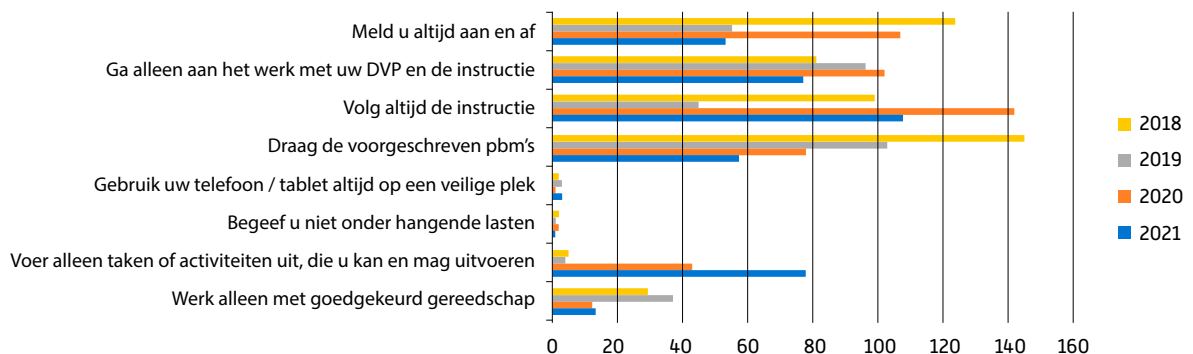
Bedrijven versus zzp'ers

In 2021 waren 2.255 verschillende bedrijven actief op en rond het spoor, waarvan 852 zzp'ers. Bij zzp'ers zijn er 26 overtredingen geconstateerd. De ratio overtredingen/inspectie is 1,9 procent en is daarmee 1,13 keer meer ten opzichte van het gemiddelde van 1,68 procent. Er waren 96 door ProRail erkende bedrijven werkzaam in 2021. Bij hen zijn 115 overtredingen geconstateerd. De ratio overtredingen/inspectie komt daarmee uit op 1,13 procent. Dat is een derde minder ten opzichte van het gemiddelde.

De top 5 overtredingen van 2021 betroffen:

1. LSR 1 (Meld u altijd aan en af): 53 overtredingen. De trend is dalend, doordat de aanmelddiscipline bij het invoeren van de scanplicht vergroot is. De piek (107 overtredingen) in 2020 is wellicht te verklaren vanwege de coronamaatregelen.
2. LSR 2 (Ga alleen aan het werk met uw DVP en de instructies): 77 overtredingen. Hier is voor het eerst een dalende lijn zichtbaar. Dit is wellicht te verklaren doordat de veiligheidsinspecteurs in 2020 extra aandacht hebben gegeven aan het naleven van de LSR.
3. LSR 3 (Volg altijd de instructie): 108 overtredingen. Ook hier is ineens een daling zichtbaar, die wellicht ook verklaard kan worden door extra aandacht.
4. LSR 4 (Draag de voorgeschreven persoonlijke beschermingsmiddelen): 57 overtredingen. De trend is dalend, doordat de discipline is vergroot.
5. LSR 7 (Voer alleen taken of activiteiten uit, die u mag uitvoeren): 78 overtredingen. De trend is stijgend. Dit is wellicht te verklaren doordat de VVW- en NVW-richtlijnen door sommige aannemers te breed geïnterpreteerd worden.

Overtredingen LSR 2018-2021



De meest gemaakte overtreding wordt gemaakt bij het (niet) opvolgen van de instructies. Ten opzichte van 2020 laat de overtreding 'Voer alleen taken uit die u mag uitvoeren' de grootste stijging zien.

Randjes worden nog steeds opgezocht

Net als vorig jaar is de landelijke tendens dat men in toenemende mate de randjes van de wet- en regelgeving opzoekt. Deze tendens is in 2021 nog sterker geworden ten opzichte van het jaar ervoor. Dat uit zich onder andere in het onvoldoende beschikbaar stellen van veiligheidsfunctionarissen, het takenpakket van veiligheidsfunctionarissen overbelasten/ onuitvoerbaar (laten) zijn en tijd of geld laten prevaleren boven veiligheid.



Voorschriften Veilig Werken

Nieuwe VVW's in de startblokken

De technische ontwikkelingen staan nooit stil en ook wet- en regelgeving verandert continu. Daarom is het van groot belang om de Voorschriften Veilig Werken (VVW's) regelmatig te actualiseren. In 2021 werd hier door verschillende werkkamers binnen railAlert hard aan gewerkt. Het VVW Trein en VVW Metro worden geüpdatet. Het VVW Laagspanning is in ontwikkeling.

VVW Metro

De focus van de werkkamer Lokaal Spoor lag in 2021 op het aanpassen van het Voorschrift Veilig Werken Metro (VVW Metro). In 2020 was al een groot deel van de concepttekst opgesteld. Deze is in 2021 afgerond en ter consultatie aangeboden aan de railinfrabranche. Hierop zijn ruim 300 opmerkingen binnengekomen. Deze opmerkingen zijn verwerkt in een nieuwe conceptversie VVW Metro 2.0, welke in 2022 wordt uitgerold.

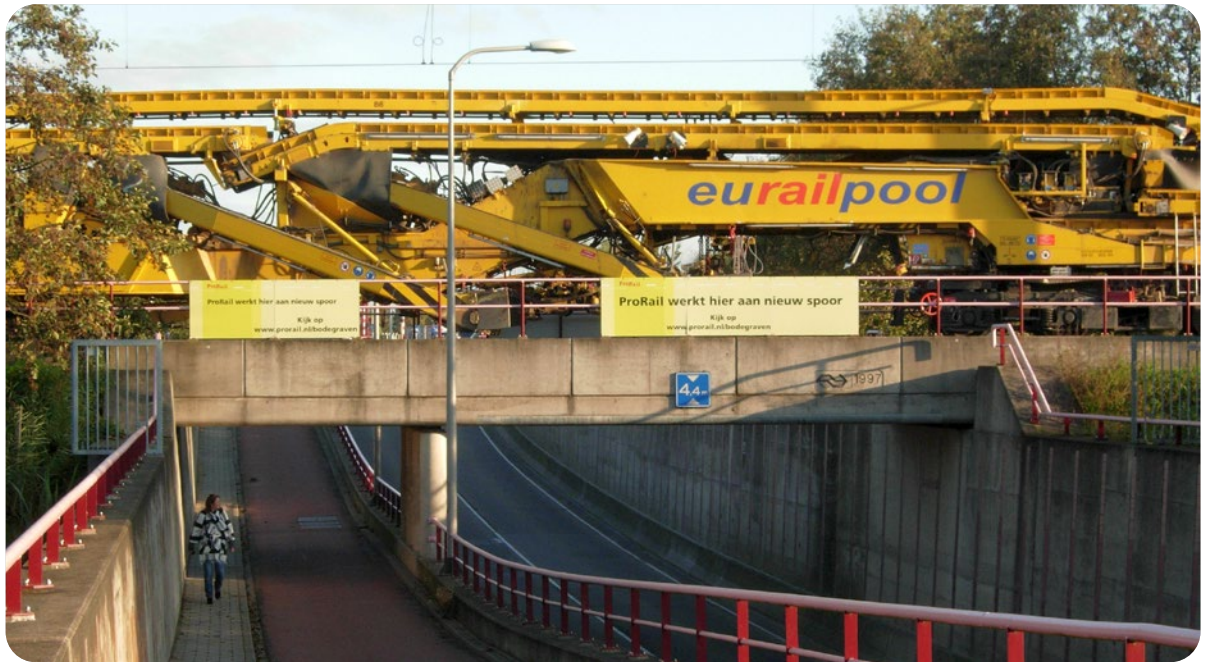
VVW Trein

In 2020 werden er door de Werkkamer Uitwerken Regelgeving opnieuw stappen gezet tot de actualisatie van het VVW Trein. Het huidige voorschrift stamt namelijk nog uit 2013 en kan een update gebruiken naar de huidige situatie. De realisatie van het vernieuwde VVW Trein was in 2021 dan ook de voornaamste focus van de Werkkamer Uitwerken Regelgeving in samenwerking met de Werkkamer Arbo. Hiertoe is de Werkkamer UR in 2021 ook verdergegaan met het bespreken van diverse praktijksituaties in relatie met het VVW Trein 2013. Het hoofddoel hiervan is het vaststellen in hoeverre het huidige VVW Trein aansluit op de praktijk, zodat hiermee rekening gehouden kan worden in de vernieuwde versie. Op basis van de praktijksituaties heeft de Werkkamer UR adviezen meegegeven aan de werkgroep voor de verwerking in het VVW Trein en is er afstemming geweest met betrokken organisaties en andere werkkamers. De verwachting is dat het nieuwe VVW Trein in 2022 beschikbaar komt.

De Werkkamer Uitwerken Regelgeving heeft verder besloten meer ruimte te geven aan innovaties in de praktijk. Hiertoe zijn ruimte in de regelgeving en goede communicatie

Foto boven: de Werkkamer Lokaal Spoor is in 2021 bezig geweest met het VVW Metro 2.0. In 2022 wordt deze uitgerold. (Foto: Stichting railAlert)

naar de branche onontbeerlijk. Om regelruimte te creëren om innovaties in de praktijk mogelijk te maken, wordt hierover een paragraaf opgenomen in het VVW Trein. Hierin staat ook hoe het proces wordt ingericht voor de railinfrabranche. Communicatie over dit proces en het stimuleren van initiatieven uit de branche zullen parallel lopen aan de implementatie van het VVW Trein in 2022.



*De realisatie van het vernieuwde VVW Trein was in 2021 de voornaamste focus van de Werkkamer Uitwerken Regelgeving in samenwerking met de Werkkamer Arbo.
[Foto: Roelof Hamoen]*

Overleg Veiligheidsinspecteurs railAlert

De Werkkamer Uitwerken Regelgeving is in 2021 periodiek aangeschoven in het Intervisieoverleg van de railAlert-inspecteurs. Besproken zijn onder andere de verschillen in de interpretatie van regelgeving. De inspecteurs hebben een lijst aangeboden aan de werkgroep VVW Trein met het verzoek deze interpretatieverschillen in het nieuwe VVW Trein weg te nemen.

VVW Hoogspanning en Laagspanning

De regelgeving rond hoog- en laagspanning, voorheen in het beheer van ProRail, is in 2020 voor het eerst door railAlert branchebreed opgepakt en daarbij horen de nieuwe VVW's: Voorschrift Veilig Werken aan Hoogspanning (VVW HS) en Voorschrift Veilig Werken aan Laagspanning (VVW LS). Het VVW HS, toepassingsgebied hoofdspoor (trein), is in 2021 goedgekeurd door de Nederlandse Arbeidsinspectie en opgenomen in de Arbocatalogus. In 2022 is de eerste actualisatie van het VVW HS gepland.

Het concept VVW LS is in 2021 afgerond en ter review neergelegd bij de branche. Daarnaast is een werkgroep gestart om invulling te geven aan definitie van 'dringende

noodzaak' voor onder spanning werken. Deze 'dringende noodzaak' maakt een belangrijk deel uit van het VVW LS. Zodra een veilige werkwijze voor het werken onder spanning is opgesteld, kan het VVW LS afgerond worden. De Werkkamer Elektrische Veiligheid (EV) verwacht dat het VVW LS in 2022 gepubliceerd kan worden. Vooruitlopend op de publicatie van het VVW LS heeft de werkkamer 24 Veilig Werk Instructies (VWI's) opgesteld voor het veilig werken aan laagspanningsinstallaties. De concept-VWI's zijn in 2021 in de praktijk getoetst. De ervaringen en verbeterpunten worden door de Werkkamer EV verwerkt in de definitieve VWI's die naar verwachting in 2022 gepubliceerd worden op de website van railAlert.



Werken in de buurt van elektriciteit kent veiligheidsrisico's. De Voorschriften Veilig Werken Laagspanning moeten die risico's minimaliseren. (Foto: ProRail, Inge Verschueren)

Overige highlights van de Werkkamer Elektrische Veiligheid 2021

- Er is een voorlichtingsfilm gemaakt over de taken van de werkverantwoordelijke (WV) voor de werkvoorbereiders. De Werkkamer EV gaat deze in 2022 nogmaals onder de aandacht brengen in de branche.
- De Werkkamer EV heeft een protocol voor de certificering van EV-werkplek-beveiligingsmiddelen beschikbaar gesteld. In 2022 zal door de Wk EV een verdere invulling gegeven worden van het certificeringsproces van werkplekbeveiligingsmiddelen.



Arbocatalogus

Psychosociale belasting en duurzame inzetbaarheid onder de loep

De Werkkamer Arbo is verantwoordelijk voor het verrichten van de activiteiten die voortvloeien uit de CAO Railinfrastructuur (hoofdspoor). Een belangrijk onderdeel daarvan is het opstellen en beheren van een Arbocatalogus voor de Railinfra.

Sinds 2020 is de Arbocatalogus volledig operationeel onder de vlag van de Stichting railAlert. Daarvoor viel het beheer van de catalogus onder de verantwoordelijkheid van de Stichting Arbeidsomstandigheden en Spoorwegbeveiliging (SAS). De Arbocatalogus wordt beheerd door de Werkkamer Arbo. De werkkamer is verder verantwoordelijk voor het opstellen van uniforme veiligheidsregelgeving in en rond de railinfra, het opstellen van adviezen en aanvullende eisen aan bedrijfsartsen en het treffen van maatregelen die bijdragen aan een veilig en gezond werkklimaat.

Indienen risico's

Om aan de wetgeving te voldoen, moet de Werkkamer Arbo regelmatig diverse risico's in de Arbocatalogus opnieuw indienen bij de Nederlandse Arbeidsinspectie (voormalig Inspectie SZW). Deze worden na goedkeuring door de inspectie gepubliceerd. In 2021 zijn de volgende risico's opnieuw ingediend:

- Werken aan elektrische installaties (Positief getoetst)
- Straling (Gepubliceerd)
- Koper (Gepubliceerd)
- Verontreinigde grond (Gepubliceerd)
- Fijnstof in tunnels: in de Arbocatalogus is een aparte sectie gemaakt waaronder de private grenswaarden zijn gepubliceerd (Gepubliceerd)

Foto boven: koper wordt onder andere gebruikt in bovenleidingen en kabels voor energietransport. Ook al krijgt iedereen op natuurlijke wijze koper binnen, bij werken met het metaal kan dat een schadelijke hoeveelheid worden. (Foto: Stichting railAlert)



In de Arbocatalogus vind je de regelgeving rond verschillende risico's. railAlert dient elk jaar diverse risico's in bij de Nederlandse Arbeidsinspectie om de catalogus up-to-date te houden. [Foto: Stichting railAlert]

Psychosociale arbeidsbelasting

Hoe een werknemer zich voelt op de werkvloer heeft niet alleen invloed op zijn functioneren, maar ook op zijn gezondheid. Als werkomstandigheden voor een werknemer niet goed zijn, dan kan er overmatige stress, ofwel psychosociale arbeidsbelasting (PSA), ontstaan. Factoren die hieraan ten grondslag kunnen liggen zijn een te hoge werkdruk, een verstoorde omgang met anderen op de werkvloer, agressie of geweld, discriminatie, pesten en seksuele intimidatie. PSA kan leiden tot ziekteverzuim en langdurige uitval. Het is dan ook belangrijk dit risico op te nemen in de Arbocatalogus.

In 2020 is de Werkkamer Arbo begonnen met de voorbereiding voor een onderzoek naar PSA in de railinfrabranche. Dit digitale onderzoek is in 2021 gestart met het uitzetten van de vragenlijsten in de branche. Alle aangeschreven partijen hebben deze ingevuld. Inmiddels is gestart met de analyse van de onderzoeksresultaten en de verwachting is dat het onderzoeksrapport in de loop van 2022 beschikbaar komt. Op basis van de resultaten uit het onderzoek zal het risico PSA worden herijkt en worden branchemaatregelen opgenomen in de Arbocatalogus.

Onderzoek naar duurzame inzetbaarheid

Naast het PSA-onderzoek is de Werkkamer Arbo in 2021 een onderzoek naar duurzame inzetbaarheid in de railinfrabranche gestart. De werkkamer heeft hiervoor subsidie aangevraagd binnen de Maatwerkregeling Duurzame Inzetbaarheid & Eerder Uittreden (MDIEU). De subsidie is in 2021 ook toegekend en wordt ten eerste ingezet voor de eerste fase van het onderzoek, te weten een uitgebreide sectoranalyse. Op basis van de sectoranalyse kiest de werkkamer een thema, welke een werkgroep verder gaat uitwerken in fase 2.

Overige highlights van de Werkkamer Arbo in 2021

- De Werkkamer Arbo heeft een update van de branche RI&E (risico-inventarisatie en -evaluatie) gepubliceerd.



Certificering

Veiligheid op de eerste plaats

De Stichting railAlert kent meerdere werkkamers die zich bezighouden met certificering: de Werkkamer Productcertificering, de Werkkamer Persoonscertificering en de werkkamer Systeemcertificering werken voortdurend aan certificering en certificeringsschema's.

Werkkamer Productcertificering

De Werkkamer Productcertificering heeft als doel de kwaliteit van mobiele werkbeveiligingsmiddelen (zoals een hekwerk) te borgen. Om ervoor te zorgen dat er uitsluitend met veilige producten wordt gewerkt, moeten ze gecertificeerd worden. Gecertificeerde middelen krijgen een sticker met een keuringsdatum, zodat gebruikers direct zien dat het desbetreffende product is toegestaan. De werkkamer zorgt voor duidelijkheid bij gebruikers ten aanzien van hun veiligheid en verantwoordelijkheid bij gebruik van werkbeveiligingsmiddelen ter voorkoming van aanrijding, elektrisering/ elektrocutie en overige Arbo-incidenten. Hiertoe dragen zij er ook zorg voor dat het certificeringstraject voor werkbeveiligingsmiddelen op een inzichtelijke manier beschikbaar is voor de railinfrasector.

De Werkkamer Productcertificering heeft in 2021:

- het recept voor houten hekwerk railAlert geactualiseerd, waardoor het weer voldoet aan de Europese norm;
- het handhavingproces aangepast, waardoor de werkkamer meer grip krijgt in het geval dat er incidenten met werkplekbeveiligingsmiddelen worden geconstateerd;
- de stickerregeling voor gecertificeerde middelen aangepast, waardoor voor met name de gegarandeerde waarschuwingsinstallaties duidelijk is welke onderdelen er gekeurd moeten zijn.

Werkkamer Persoonscertificering

Het doel van persoonscertificering is dat personen met een NVW/VVW-veiligheidstaak of een Veiligheidskritische Technische Taak (VKTT) kunnen aantonen te beschikken over de vereiste vakbekwaamheid voor de desbetreffende taak. railAlert stelt de eisen voor personen met een veiligheidstaak op basis van het Normenkader Veilig Werken

Foto boven: het is voor iedereen duidelijk zichtbaar dat dit houten hekwerk voldoet aan de regels door de geldige certificeringssticker van railAlert. (Foto: Stichting railAlert, Oege Kleijne)

(NVW) en de Voorschriften Veilig Werken (VVW) Trein, Tram en Metro. ProRail stelt op basis van de ACD00114 (onderdeel van haar erkenningsregeling) en op basis van haar Veiligheidsmanagementsysteem (VMS ProRail), eisen aan personen met een Veiligheidskritische Technische Taak. ProRail stelt de vakbekwaamheidseisen samen. De vakbekwaamheidseisen en de bijbehorende beoordelingssystematiek zijn per taak vastgelegd in certificeringsschema's. In elk certificeringsschema is ook de bijbehorende beoordelingssystematiek vastgelegd.

De Werkkamer Persoonscertificering zorgt ervoor dat deze certificeringen beschikbaar, actueel en op maat zijn. De werkkamer is onderverdeeld in vijf beheergroepen: NVW/VVW Trein, NVW/VVW Tram, Ingenieursbureautaken, Technische taken en Energievoorzieningstaken. Daar sturen projectleiders de dagelijkse gang van zaken van de certificeringen aan.



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

De Werkkamer Persoonscertificering heeft in 2021:

- NVW Trein: diverse certificeringsschema's en ongeveer dertig procent van de examenvragen geüpdatet, een nieuw certificeringsschema krukken eendelige wissels gereedschapsmachinist opgesteld, praktijktoets aan- en afkoppelen Begeleider Buiten Dienst gesteld spoor opgesteld en een concept-Brancherichtlijn Classificatie ten behoeve van uitvoerende NVW-taken opgesteld.
- NVW Metro/Tram: kleine aanpassingen in certificeringsschema's doorgevoerd.

- Ingenieurstaken: vijfjaarlijkse update certificeringen (bijna) afgerond (doorloop naar 2022).
- Technische taken: een groot aantal certificeringsschema's geactualiseerd.
- Energievoorzieningstaken: het certificeringsschema Operationeel Besturingscentrum Infra aangepast op basis van hercertificering en de laatste pilotexamens gedraaid van de in 2019 geüpdatete certificeringsschema's.

Werkkamer Systeemcertificering

De Werkkamer Systeemcertificering is verantwoordelijk voor het beheer van de Certificeringsregeling Personeelstellen (PS) en Werkplekbeveiliging (WPB) en de erkenningsregeling Keuringsinstituten (medisch onderzoek/psychologisch onderzoek). Het doel van de werkkamer is de borging van het kwaliteitsniveau van personeelstellers en werkplekbeveiligingsbedrijven, zodat veiligheidsfunctionarissen zorgdragen voor een veilige werkomgeving voor het personeel in de spooromgeving.

De Werkkamer Systeemcertificering heeft in 2021:

- de Certificeringsregeling Personeelstellers en Werkplekbeveiliging geactualiseerd en ter review aangeboden aan de branche;
- de Regeling nieuwe toetreders Certificeringsregeling Personeelstellers en Werkplekbeveiliging geactualiseerd en ter review aangeboden aan de branche;
- het Toetskader voor Certificerende Instellingen geactualiseerd en ter review aangeboden aan de certificerende instellingen;
- de best practice Classificatie NVW-functionarissen omgezet in een brancheregeling en gepubliceerd op de website van railAlert.

De verwachting is dat de vernieuwde Certificeringsregeling Personeelstellers en Werkplekbeveiliging, de Regeling nieuwe toetreders en het Toetskader voor Certificerende Instellingen in de tweede helft van 2022 gepubliceerd worden.



Commissies Beoordelen Vakbekwaamheden

Weer veel dispensatieverzoeken door corona

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 Normenkader 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 veiligheidskritische 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 gecommitteerde bij examens;
- behandelen van bezwaren tegen de examenuitslag conform de binnen railAlert van kracht zijnde procedure klacht, bezwaar en beroep;

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

- 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.

Weer veel dispensatieverzoeken door coronacrisis

Beide commissies hebben in 2021 weer te maken gehad met een uitzonderlijk groot 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, waarbij een vloedgolf aan coronabesmettingen en lockdowns aan de orde was. Daardoor werd soms de geldigheidsdatum van een certificaat 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. Inmiddels zijn er een aantal stevige beheersmaatregelen getroffen.



Weer vielen er grootschalig herinstructies en examens uit door corona. Dat leidde tot veel dispensatieverzoeken. (Foto: Stichting railAlert)

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 2021:

- twaalf commissie-overleggen;
- overleg met examinatoren (minder dan gepland door coronabeperkingen);

- zes examens bijgewoond in de rol van gecommitteerde (minder dan gepland door coronabeperkingen);
- monitoren van examenuitslagen en aandacht besteden aan uitschieters;
- acht bezwaren op examenuitslagen zijn ontvangen en behandeld. Na een zorgvuldige beoordeling zijn hiervan zeven ongegrond en één gegrond verklaard;
- processen-verbaal behandeld. Hiervoor zijn onder andere verbeteringsvoorstellen opgesteld voor de Beheergroep NVW voor bijscholing en hercertificering.

Overzicht van activiteiten CBV-Techniek in 2021:

- acht commissie-overleggen (dit jaar grotendeels online via MS Teams);
- zes examens bijgewoond in de rol van gecommitteerde (minder dan gepland door corona-beperkingen);
- monitoren van examenuitslagen (viermaal per jaar) en aandacht besteden aan uitschieters;
- twee bezwaren op examenuitslagen ontvangen en behandeld. Na een zorgvuldige beoordeling hiervan zijn beide bezwaren ongegrond verklaard;
- examiner processen-verbaal ontvangen en behandeld (minder dan andere jaren door de coronacrisis), waarbij aangedragen verbeterpunten zijn beoordeeld en verbeteracties in gang zijn gezet en 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 2021 is het project Technisch Vakmanschap doorlopend een punt van aandacht gebleven. Een belangrijk aspect bij Technisch Vakmanschap is de praktijkbeoordeling. Zijn de bedrijven voldoende in staat dit op een hoog niveau uit te voeren? Hiervoor bepleit de commissie periodiek een onafhankelijke vakbekwaamheidstoets in te voeren (om te handhaven). Dit project zal ook in 2022 doorlopen.



In 2021 is het project Technisch Vakmanschap doorlopend een aandachtstrekkende gebleven. De commissie bepleit hiervoor periodiek een onafhankelijke vakbekwaamheidstoets in te voeren.



Test
(D.V.P.)

Pasnr. 1234



Activiteiten communicatie weerspiegelen een steeds ambitieuzer railAlert

Stonden de communicatieactiviteiten in 2020 vooral in het teken van veilig werken tijdens de coronapandemie, weerspiegelde de communicatie in 2021 de ambities van railAlert. Van verbeteringen bij het digitaal veiligheidsprogramma tot en met de uitvraag om commentaar bij het in ontwikkeling zijnde VVW Metro.

'Aansluiten bij behoeften'

Sinds begin 2019 is het aantal communicatie-uitingen fors toegenomen. Meer nieuwsberichten op de websites, meer postings op LinkedIn en meer mailings aan de diverse groepen in de railinfrabranche. Dat is niet alleen te danken aan het in dienst nemen van een communicatiemedewerker. Ook de ambitie van railAlert om bestaande activiteiten te verbeteren ligt hieraan ten grondslag. "Meer en beter, en beter aansluitend bij de behoeften van de mensen die werken aan de railinfra in Nederland".

Inspelen op coronamaatregelen

Het plan om de communicatie met de railinfrabranche flink op te voeren, werd al in maart 2020 door de coronacrisis verstoord. De beperkingen zoals lockdowns en de grote behoefte aan praktische adviezen om onder die omstandigheden veilig door te kunnen werken, hadden tot gevolg dat er vrijwel uitsluitend over de coronaproblematiek gecommuniceerd moest worden. In hoog tempo werden binnen railAlert initiatieven ontplooid om de railinfrabranche van praktische adviezen te voorzien om veilig te kunnen blijven werken. Met de inzet van vele deskundigen volgde de Stichting railAlert zo de coronamaatregelen van de regering en vulde dit aan met specifiek, op de werksituatie gerichte adviezen en

Foto boven: dankzij de overgang van de DVP-help- en servicedesk naar Railcenter kreeg railAlert meer inzicht in veelvoorkomende vragen. Daardoor kon de speciale website met veelgestelde vragen beter afgestemd worden op de wensen van de gebruikers.

[Foto: Oege Kleijne]

maatregelen. Met mailings, nieuwsberichten op de website en berichten op LinkedIn werd iedereen in de railinfra constant op de hoogte gehouden van de steeds veranderende situatie.

Na een hectisch 2020 waarin nog veel onbekend was, leek de railinfrabranche in 2021 enigszins te wennen aan alle beperkingen die het virus met zich meebracht. Ondanks de lockdowns. De adviezen vanuit railAlert werden door het jaar heen aangepast op de dan geldende situatie. Daarover berichtte de stichting vervolgens naar de branche.

Digitaal veiligheidsprogramma kreeg één helpdesk

In 2021 besloot railAlert één centrale help- en servicedesk voor het digitaal veiligheidsprogramma/digitaal veiligheidspaspoort (DVP) in te richten bij Railcenter. Hiervoor konden gebruikers terecht op drie verschillende helpdesks, wat de efficiëntie niet bevorderde. Door dat aantal terug te brengen naar één helpdesk werd een aanzienlijke verbetering doorgevoerd voor de DVP-houders en medewerkers van bedrijven die binnen het DVP-systeem als key user moeten werken. De Stichting railAlert bracht deze verbetering met een uitgebreide campagne onder de aandacht van de railinfrabranche. Er verschenen berichten op de gebruikelijke kanalen als mailings, sociale media, nieuwsbrieven en nieuwsberichten op de websites van railAlert. De DVP-website met de veelgestelde vragen (dvp.railalert.nl) werd aangepast en in de loop van 2021 verder verbeterd. Dit ging mede op basis van de reacties via de helpdesk, die steeds terugkerende vragen signaleerde.



*Een interactieve talkshow bleek een prima middel om de belangstellenden in de railinfrabranche te informeren. Op de foto: de voorbereidingen van de uitzending over de ingrijpende vernieuwingen binnen het digitaal veiligheidsprogramma van railAlert.
(Foto: Jan Kees Hofker)*

DVP vernieuwt, verbetert en breidt uit

In de loop van 2021 vond er bij het DVP nog een grote wijziging plaats: het hele opleidingssysteem ging op de schop. Met ingang van 1 januari 2022 krijgen DVP-certificaten niet meer een automatische geldigheidsduur van vijf jaar, maar moeten ze jaarlijks worden verlengd. De reden voor deze wijziging: het aantal veiligheidsincidenten nam de afgelopen jaren niet af, ondanks alle inspanningen van vele partijen. Speciale gedragstrainingen – zogeheten bouwstenen – werden in 2021 in de steigers gezet en zullen in de loop van 2022 een aanvulling vormen op de bestaande veiligheidstraining ‘Spoor jij wel’. Die wordt overigens nog verder ontwikkeld en verbeterd. Dit is niet het eindpunt van de ontwikkeling van het DVP, maar pas het begin.

De voorlichting over al deze veranderingen werd niet alleen gedaan in mailings en nieuwsbrieven. railAlert organiseerde ook een speciale talkshow waar niet minder dan negenhonderd kijkers de informatie tot zich namen. Iedereen kan dit nog steeds zien in de aftermovie (filmische samenvatting) en de mogelijkheid de uitzending terug te kijken.

Interactieve talkshows tijdens corona

Het fenomeen talkshow was uit nood geboren, maar bleek goed te werken. Fysieke bijeenkomsten konden door de coronapandemie niet plaatsvinden, dus leek een interactieve televisie-uitzending via internet een goed alternatief. Een eerste proef daarmee rond het thema fijnstof in tunnels trok dusdanig veel kijkers en leverde ook zo veel reacties op (waaronder ruim zeventig vragen), dat ook voor de wijzigingen in het DVP naar dit medium werd uitgeweken. De interactieve talkshows hebben daarmee hun effectiviteit bewezen. Toch zal railAlert in de toekomst in de meeste gevallen de voorkeur geven aan fysieke bijeenkomsten. De drempels om echt met elkaar de dialoog aan te gaan over veilig werken in de railinfra-branche zijn toch lager als je echt tegenover elkaar zit en de te verwachten uitkomsten zijn dan ook hoger, ook al zullen de groepen die bij elkaar komen zelf kleiner zijn.

Beter leren van incidenten

Begin december 2021 stond weer de eerste fysieke branchebijeenkomst gepland. Het thema van deze bijeenkomst was hoe we beter kunnen leren van incidenten, zodat we het aantal incidenten nog verder kunnen terugdringen. Het is één van de thema's die bijzonder leeft in de railinfra. Een aantal uitvragen in de branche voor ideeën hoe dit dan beter zou kunnen, leverde dan ook zo'n tweehonderd reacties op.

Echter, half december besloot de overheid nogmaals tot een lockdown. Doordat de fysieke bijeenkomst niet door kon gaan, werd na serieuze overweging besloten de bijeenkomst uit te stellen. Dit omdat het thema ‘Beter leren van incidenten’ ingewikkeld en veelomvattend is en vraagt om meer inzicht in de problematiek. Het doel van de bijeenkomst was dan ook het uitwisselen van ervaringen om achter oorzaken te komen waarom het aantal incidenten niet afneemt. Niet alleen op managementniveau maar ook juist vanuit de mensen die dagelijks langs, aan of boven het spoor van trein, tram en metro werken. Daar lijkt een interactieve talkshow toch minder geschikt voor. Het voordeel van het uitstel is dat er nu tijd is om diepgaander onderzoek te doen naar het thema ‘Beter leren van incidenten’. Hierdoor ontstaat er al meer inzicht in de problematiek en de mogelijke oplossingsrichtingen en kunnen deze meer onderbouwd besproken worden tijdens een branchebijeenkomst die zeker nog gepland gaat worden.

Leerpunt Veiligheid

De Stichting railAlert stelde in 2019 de werkgroep Leren van Incidenten in, welke begin 2020 het Leerpunt Veiligheid heeft geïntroduceerd. Dit is een nieuw type bericht naast de Safety Alerts, gericht op het versterken van het veiligheidsbewustzijn en zich voornamelijk richt op het leren van incidenten. Een Leerpunt is dan ook geen volledig verslag van een incident, maar is bedoeld om te leren hoe soortgelijke ongevallen in de toekomst voorkomen kunnen worden. Het benoemen van oorzaken en leerpunten voor de toekomst vormen de kern van deze berichten. In 2021 plaatste de werkgroep vier nieuwe Leerpunten.



Leerpunt Veiligheid

Leerpunten Veiligheid zijn bedoeld om te leren van incidenten, zodat soortgelijke ongevallen in de toekomst voorkomen kunnen worden.

Net als bij de Safety Alerts krijgen de publicaties van de Leerpunten veel reacties. De werkgroep gaat dus zeker door en uitbreiding van de thema's van de Leerpunten wordt overwogen. De werkgroep Leren van Incidenten komt nu voort uit de Werkkamer Elektrische Veiligheid. In 2022 wordt een besluit genomen om de reikwijdte van de werkgroep mogelijk uit te breiden met leerpunten rond aanrijdgevaar.

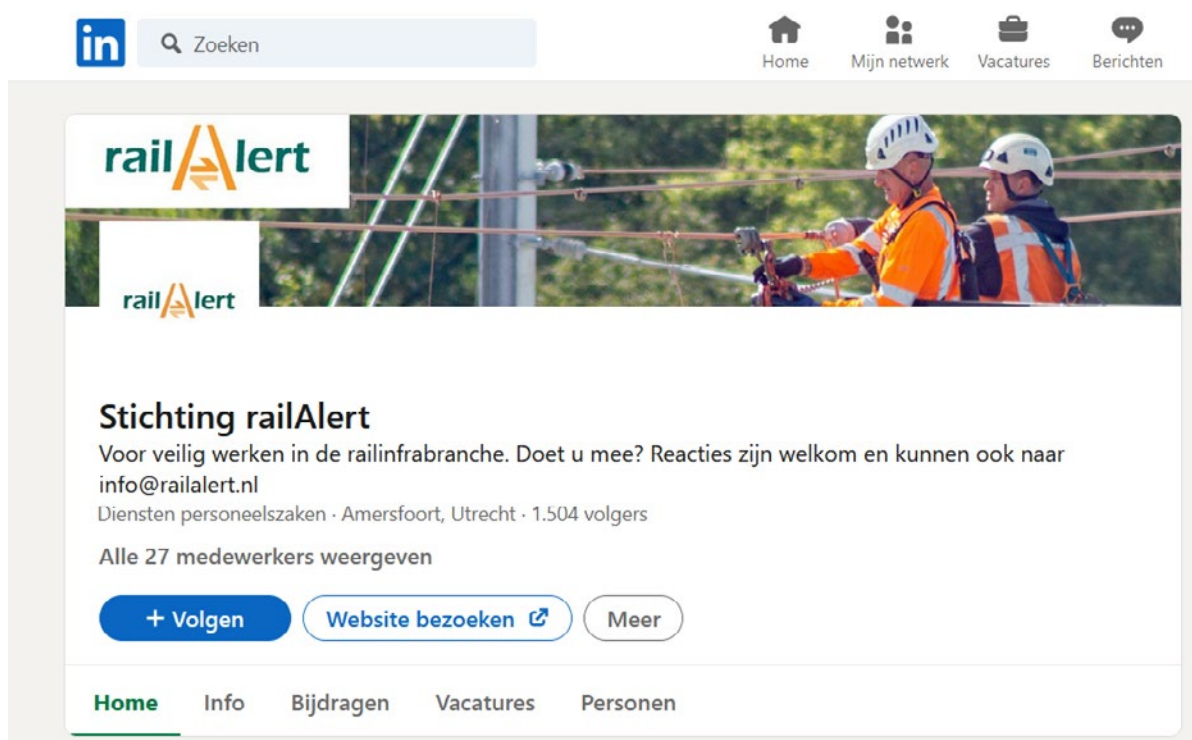
Safety Alerts

In 2021 zijn er op de website van railAlert zes nieuwe Safety Alerts, bedoeld om branchegenoten te waarschuwen voor mogelijk gevaarlijke situaties tijdens werksituaties, uitgegeven.

- Arbeidsongeval bij funderingswerkzaamheden
- Parkeren materieel op helling
- Gevaarlijke situaties in onderstations
- Gebreken aan Eaton laagspanningsverdeelinrichtingen
- Risico op elektrisering of elektrocutie door metaaldiefstal op de Betuweroute
- Handvat ATB-codevolgrelais onder spanning

Nieuwsbrieven, nieuwsberichten, LinkedIn en mailings

railAlert werd in 2021 goed gevonden via de verschillende communicatiekanalen. Op de website verschenen er in totaal 89 nieuwsberichten. Dat is evenveel als het jaar ervoor. Vijf berichten bestonden uit de nieuwsbrief Alert! Het aantal abonnees op de gratis nieuwsbrief nam met ongeveer drie procent af. Dit waren voornamelijk lezers die met pensioen gingen. Verder mag de Stichting railAlert zich verheugen met de niet geringe groei van het aantal volgers op LinkedIn. Aan het begin van 2021 had railAlert ruim 1100 volgers op het platform. Eind 2021 was dat aantal toegenomen tot op de kop af 1500.



In 2021 groeide het aantal volgers op de LinkedInpagina van railAlert fors.



De railsector bewoog flexibel mee met de coronamaatregelen

Net als in 2020 speelde de coronacrisis in 2021 nog een grote rol in ons dagelijks leven. Voor de railinfrabranche en de Stichting railAlert was dit continu aanpassen en meebewegen met de maatregelen.

De Rijksoverheid heeft de railsector en het openbaar vervoer als cruciale sectoren aangewezen en dat is in 2021 onverminderd zo gebleven. Voor de bevoorrading van het land en het vervoeren van werknemers is ook het spoor net onmisbaar. De facilitering daarvan, zoals het onderhoud van de railinfra, is dan ook onverminderd een vitaal proces.

Adviezen voor railinframedewerkers flexibel

De medewerkers die dag en nacht werkzaamheden aan de railinfrastructuur uitvoeren, moeten hun werk goed, veilig en gezond kunnen blijven doen. Ondanks de risico's en beperkingen als gevolg van het coronavirus. Daarom heeft railAlert met een werkgroep van vertegenwoordigers uit de railinfrabranche in de zomer van 2020 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]. In de tweede helft van 2021 is de werkgroep aan de slag gegaan met nieuwe adviezen die beter aansluiten op het veranderende beleid en die meer gericht zijn op toekomstbestendigheid. Deze adviezen zijn met het oog op de praktijk ingericht. De adviezen van het expert-team van railAlert zijn als [Excel-document](#) te downloaden.

Foto boven: om mee te bewegen met de steeds veranderende situatie tijdens de pandemie, heeft railAlert toekomstbestendige corona-adviezen opgesteld om veilig werken aan de railinfra mogelijk te maken. (Foto: Oege Kleijne, privéverzameling)

Aandacht blijft belangrijk

Het bleef gedurende 2021 van belang om de aandacht voor deze adviezen over de coronamaatregelen vast te houden. In de tweede helft van 2020 nam de aandacht voor de voorschriften namelijk af en deze trend heeft zich doorgezet in 2021. Met een speciaal ontworpen poster van railAlert kunnen railinframedewerkers geattendeerd worden op het feit dat de coronacrisis nog niet voorbij is. Onder andere de anderhalvemetersamenleving en het wel of niet dragen van een mondkapje staan hierop. De poster is gratis te downloaden op de website van railAlert.

Safety walks

Alweer twaalf jaar geleden werd besloten dat de directies van opdrachtgevers en opdrachtnemers met elkaar jaarlijks meerdere Safety walks zouden organiseren. Het doel is dat deze directies inzicht krijgen over de operatie, commitment tonen en gedragsverandering rond veilig werken bij uitvoerenden bewerkstelligen. Eind 2020 stonden er voor 2021 nog geen Safety walks op de planning. De reden is dat in 2020 maar een derde van de Safety walks kon plaatsvinden door de Covid-pandemie. Ook in 2021 zijn er uiteindelijk nauwelijks Safety walks uitgevoerd. Om deze reden is er ook geen analyse gemaakt. Het is niet mogelijk om een duidelijke trend vast te stellen. De intentie is om medio 2022 de Safety walks weer op te starten. Ook al zijn de Safety walks geen doel op zich, ze bevorderen wel het gesprek over veiligheid tussen opdrachtgever en opdrachtnemer en zijn daarmee een belangrijk instrument om de veiligheidsprestatie verder te verbeteren.



In 2021 zijn er uiteindelijk nauwelijks Safety walks uitgevoerd. De intentie is om medio 2022 de Safety walks weer op te starten.

Examens en keuringen gingen door

Continuïteit in het geven van opleidingen en examens is cruciaal om de veiligheid in de railinfrasector te kunnen blijven waarborgen. Daarom hebben railAlert en Bureau voor Toetsing en Certificering in samenspraak besloten praktijkonderwijs en de bijbehorende examens binnen de coronamaatregelen doorgang te laten vinden. Alleen klassikaal praktijkonderwijs in grotere groepen kon niet het hele jaar worden aangeboden. In 2021 gingen medische en psychologische keuringen voor personen met een NVW-veiligheidstaak ook door. Om de keuringen binnen de geldende maatregelen te kunnen uitvoeren, hebben de keuringsbureaus uitgebreide voorzorgsmaatregelen genomen. Zo werden voor psychologische keuringen (gedeeltelijk) interviews uitgevoerd via online systemen als Teams of Zoom.



In 2021 werden medische keuringen bijna als vanouds uitgevoerd, met inachtneming van de coronamaatregelen. [Foto: Pixabay]



De Stichting railAlert als organisatie

De Stichting railAlert huist aan de Soesterweg in Amersfoort en telt twaalf medewerkers, van wie er zes actief zijn als veiligheidsinspecteur. Zij houden de organisatie niet alleen draaiende. Er zijn namelijk ook 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.

Het bestuur van de Stichting railAlert 2021:

- Ira Helsloot: onafhankelijke voorzitter
- Gert Kroon: penningmeester (namens Koninklijke NLI ingenieurs)
- Wouter A. van Dijk (namens ProRail)
- Jet de Boer-Lasseur (namens de metro- en/of trambedrijven)
- Henk van der Meijden (namens de Werkkamer Arbo en de werknemersverenigingen FNV Spoor, CNV Vakmensen en Vakvereniging Het Zwarte Corps)
- Michel van den Munckhof (namens de Vakgroep Railinfra van Bouwend Nederland)

Per 1 januari 2021 trad Michel van den Munckhof aan als bestuurslid van de Stichting railAlert. Hij volgt hiermee Jacob Zeeman op, die zijn bestuurslidmaatschap moest opgeven wegens zijn vertrek bij Strukton Rail. Michel is sinds september 2020 directeur van BAM Infra Rail bv. Hij neemt deel aan het bestuur als vertegenwoordiger van de opdrachtnemende kant in de railinfra-branche.

Het dagelijkse werkapparaat van railAlert, inclusief onze inspecteurs, is in 2021 onveranderd gebleven. In de bezettingen van de werkkamers zijn er wel leden vertrokken en bijgekomen, hebben voorzitters en/of leden hun termijn verlengd of zijn leden van werkgever of werkkamer gewisseld. Aan al deze mensen onze dank voor hun bijdrage het afgelopen jaar. Dat geldt ook voor Jacob Zeeman en Henk van der Meijden voor hun bestuurslidmaatschap. Henk van der Meijden is per 1 januari 2022 opgevolgd in het bestuur

Foto boven: Henk van der Meijden [foto] vertegenwoordigde de werknemersverenigingen in het bestuur. Hij is per 1 januari 2022 opgevolgd door Ronald Stoekenbroek. (Foto: Oege Kleijne)

door Ronald Stoekenbroek. Ronald treedt op als werknemersvertegenwoordiger. We bedanken beide aftredende bestuursleden voor hun inzet voor een veiligere en gezondere werkplek voor alle medewerkers op en bij het spoor.

Vooruitblik 2022

Ook in 2022 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 2022, ondanks de nog aanwezige corona-zorgen. Op naar een veilige en gezonde werkplek voor iedereen!



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

[Foto: Stichting railAlert, Oege Kleijne]

Colofon

Medewerkers

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

Hoofdredactie

Jan Kees Hofker

Eindredactie

Oege Kleijne

Redactie

Paula Jansen
[Scherp Communicatie]

Ontwerp/grafische vormgeving

Concreet geeft vorm / Geraphic Studio, Pijnacker

Fotografie en illustraties

Jan Kees Hofker, Oege Kleijne, Pixabay, ProRail, RET,
Roelof Hamoen, Stichting railAlert. Foto cover: 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 2021. 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, augustus 2022

railAlert

Soesterweg 244

3812 BH Amersfoort

Postbus 165

3800 AD Amersfoort

+31 (0)85 002 3510

info@railalert.nl

Samen werken aan
arbeidsveiligheid