



Jaarverslag Stichting railAlert 2021

Verkorte versie

rail^Alert

Inhoudsopgave

Dit is railAlert anno 2021	3
Aantal gemelde veiligheidsincidenten fors gestegen	5
Vervolg Digitaal Veiligheidspaspoort 2.0 gerealiseerd	7
Railsector bewoog flexibel mee met de coronamaatregelen	9
Veiliger werken met Voorschriften Veilig Werken (VVW)	10
Arbocatalogus neemt psychosociale arbeidsbelasting onder de loep	11
Leerpunten Veiligheid krijgen veel reacties	12
Op naar een nog gezonder en veiliger 2022	13
Colofon	14



Dit is railAlert anno 2021

Na het werk weer gezond naar huis. Dat is waar de Stichting railAlert voor staat en waar alle betrokkenen dagelijks hun handen voor uit de mouwen steken. Met grote betrokkenheid en inbreng vanuit de gehele branche, moet iedereen die werkt aan de railinfra zich 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 als ProRail, Infraspeed Maintenance 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. railAlert bundelt de kennis en kunde van alle betrokken partijen om tot bindende afspraken te komen, zodat veiliger werken praktisch haalbaar wordt.

Veel organisaties zijn direct of indirect betrokken bij de veiligheid op en rond het spoor. railAlert werkt dan ook niet alleen, maar zoekt vaak de samenwerking op. Zo is de overheid, onder meer in de vorm van de inspectie Leefomgeving en Transport en de Nederlandse Arbeidsinspectie, een belangrijke overlegpartner. Hetzelfde geldt voor andere externe organisaties die nauw betrokken zijn bij arbeidsveiligheid in en om railinfraprojecten.

Organisatiestructuur

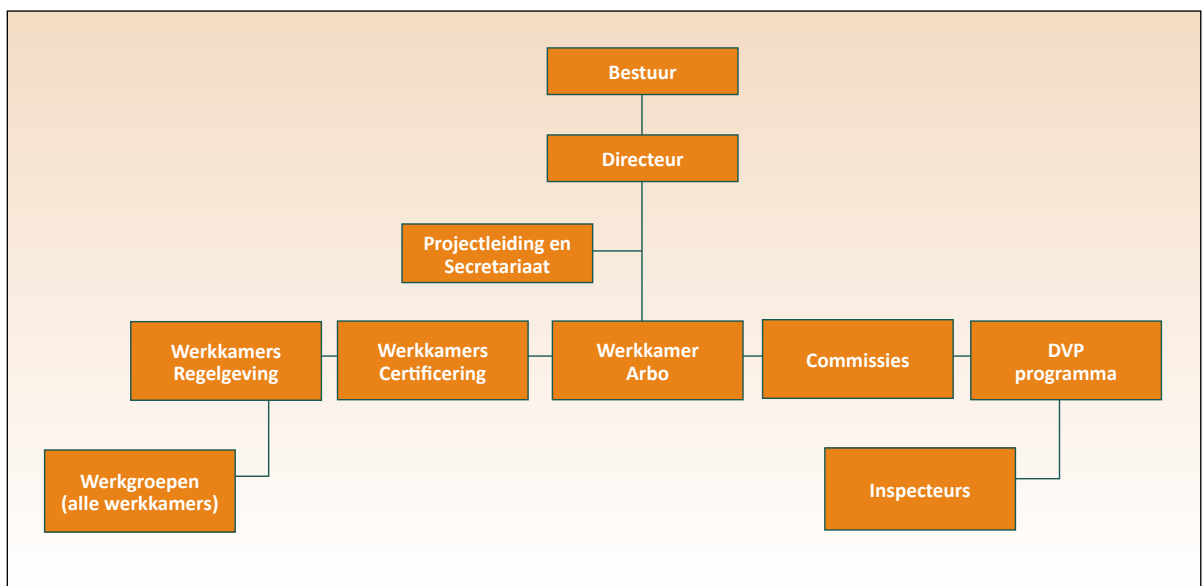
Alle belanghebbenden zoals hierboven vermeld zijn vertegenwoordigd in het bestuur. Het bestuur stuurt onder leiding van een onafhankelijke voorzitter de Stichting railAlert aan. Zij worden hierin bijgestaan door de voorzitters van de werkkamers, verenigd in het

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

Centraal College van Deskundigen. Onder voorzitterschap van de directeur brengen zij adviezen uit op de werkvelden van de Stichting railAlert. In totaal kent railAlert meer dan honderd deelnemers vanuit de gehele breedte van de railinfrabranche. Daarnaast heeft railAlert nog een werkapparaat dat bestaat uit twaalf medewerkers, van wie zes veiligheidsinspecteurs.

In 2021 bestond het bestuur van de Stichting railAlert uit:

- 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)



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

Terugblik 2021

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. Ondanks dat we in 2020 hebben geleerd flexibel met de corona om te gaan, 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. Het jaarverslag en deze verkorte versie daarvan bieden een overzicht van wat er is bereikt.



Aantal gemelde veiligheidsincidenten fors gestegen

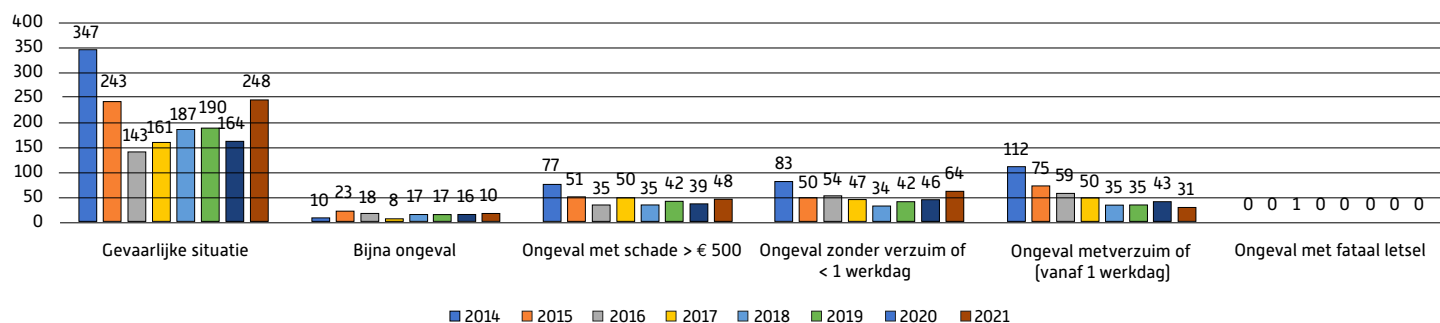
Aangesloten bedrijven en organisaties die werken in de railinfrabranche kunnen incidenten melden via het Veiligheidsdashboard van railAlert. Incidenten variëren van 'slechts' gevaarlijke situaties en bijna-ongevallen tot ongevallen met schade of zelfs letsel. railAlert monitort, analyseert en rapporteert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

Veiligheidsincidenten 2021

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 een grootse 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.

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.

Foto boven: Stichting railAlert, Oege Kleijne.

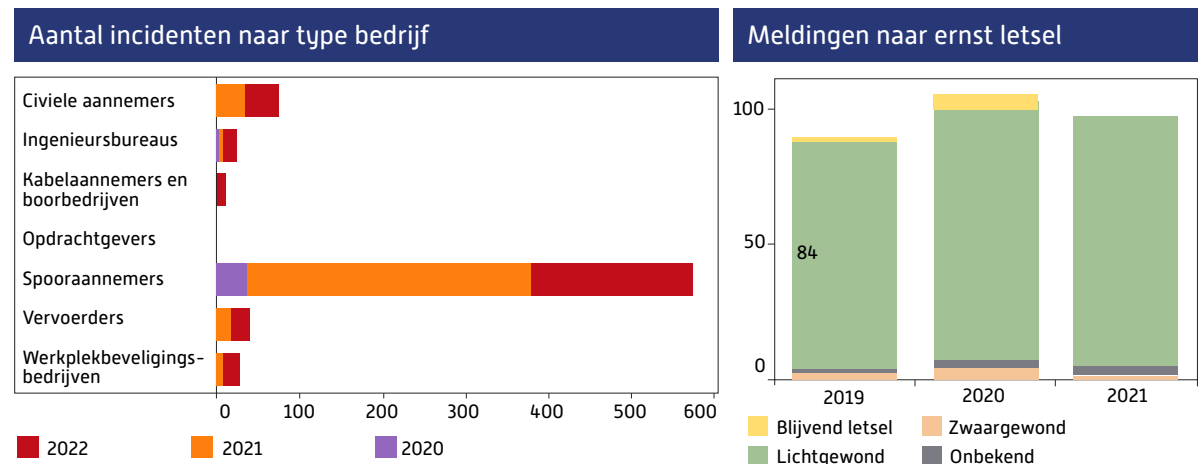
Projectgroep onderzoekt meldcultuur

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. Daarom blijft de meldcultuur een punt van aandacht. Om onder meer te onderzoeken hoe de meldcultuur verbeterd kan worden, is in 2021 een nieuwe projectgroep gestart. Zij zijn begonnen met het inventariseren van welke informatie wel en niet wordt gedeeld en via welke communicatiekanalen dat gebeurt. 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 waar het moet komen en om het leren van incidenten in het algemeen te verbeteren.

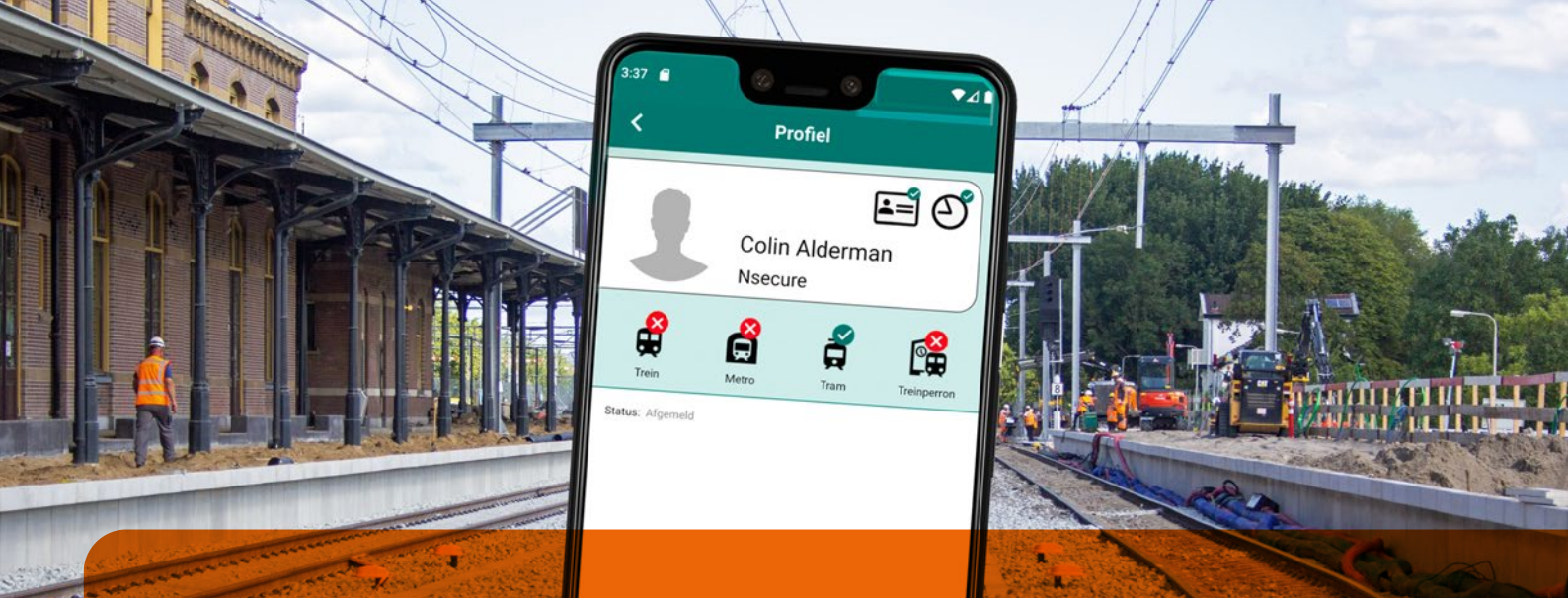
Veiligheidsdashboard

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

Incidentgegevens



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



Vervolg Digitaal Veiligheidspaspoort 2.0 gerealiseerd

Iedereen die toegang tot een werkplek aan het trein- of metrospoor wil krijgen, dient in het bezit te zijn van een digitaal veiligheidspaspoort (DVP). Daarin staat vermeld of de desbetreffende medewerker de vereiste examens op het gebied van spoorwegveiligheid succesvol heeft afgelegd. In het DVP-systeem kan ook melding gemaakt worden van overtredingen van de Life Saving Rules. De Stichting railAlert is verantwoordelijk voor alles rond het DVP.

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

Inspecties en overtredingen

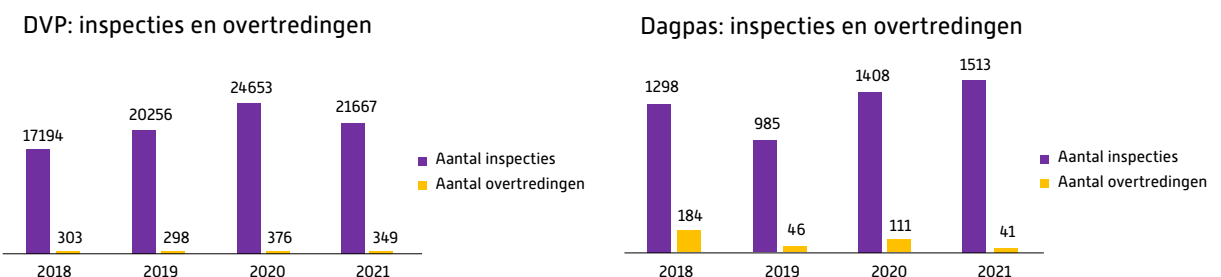


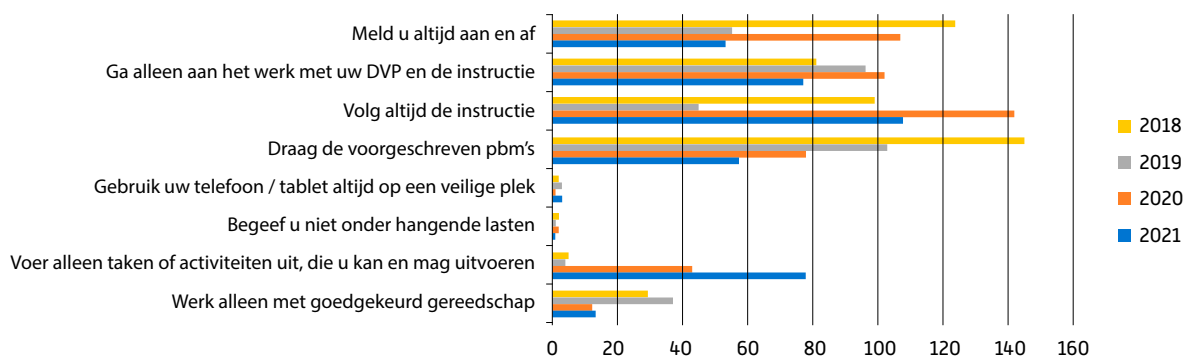
Foto boven: via de DVP-app kan de verantwoordelijke op locatie direct zien of de medewerker de juiste veiligheidsexamens succesvol heeft afgerond. (Foto: Stichting railAlert, Oege Kleijne)

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.

Overtredingen

De veiligheidsinspecteurs van railAlert hebben in totaal 3.798 inspecties uitgevoerd in 2021. Het aantal inspecties bij dagpashouders is licht toegenomen, terwijl het aantal overtredingen bij deze groep is afgenomen met 64 procent. Het totaal aantal overtredingen was 390, waarvan 42 bij dagpassers. In 2020 bleek dat er relatief vijf keer meer overtredingen plaatsvonden bij dagpassers dan bij DVP-houders. In 2021 vonden er 1,7 keer zoveel overtredingen plaats onder dagpashouders in vergelijking met DVP-houders. Dat is dus aanzienlijk beter dan het jaar ervoor.

Overtredingen LSR 2018-2021



De meest voorkomende 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.



Railsector beweog 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, zodat alle medewerkers die dag en nacht werkzaamheden aan de railinfrastructuur uitvoeren dat op een veilige en gezonde manier konden blijven doen.

Toekomstbestendige adviezen

In de zomer van 2020 kwam een speciaal ingestelde werkgroep van vertegenwoordigers uit de railinfrabranche met een lijst adviezen, waarmee personeel met minder risico op besmettingsgevaar aan het werk kon blijven tijdens de coronapandemie. 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. De Stichting railAlert hield de adviezen en het feit dat de pandemie nog niet voorbij was onder de aandacht met een speciaal ontworpen poster.

Weer veel dispensatieverzoeken door corona

In 2021 was er weer 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, doordat een vloedgolf aan coronabesmettingen en lockdowns aan de orde was. Daardoor werd soms de geldigheidsdatum overschreden. Inmiddels zijn er een aantal stevige beheersmaatregelen getroffen.

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)



Veiliger werken met Voorschriften Veilig Werken (VVW)

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 hebben verschillende werkkamers hard gewerkt aan het vernieuwen van de VVW's Metro en Trein. Deze worden naar verwachting beide in 2022 uitgerold. Ook is het nieuwe VVW Hoogspanning goedgekeurd en opgenomen in de Arbocatalogus. Het nieuwe VVW Laagspanning (LS) is in concept afgerond en ter review neergelegd bij de railinfrabranche.

Veilig Werk Instructies

Vooruitlopend op de publicatie van het VVW Laagspanning zijn er 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 Werkkamer Elektrische Veiligheid is begonnen met het verwerken van de ervaringen en verbeterpunten in de definitieve VWI's.

Foto boven: de realisatie van om tot een nieuw VVW Trein te komen, was in 2021 de voornaamste focus van de Werkkamer Uitwerken Regelgeving in samenwerking met de Werkkamer Arbo. (Foto: Roelof Hamoen)



Arbocatalogus neemt psychosociale arbeidsbelasting onder de loep

Sinds 2020 is de Arbocatalogus voor de Railinfra volledig operationeel onder de vlag van railAlert. De verantwoordelijke werkkamer (Werkkamer Arbo) heeft diverse arborisico's uit de catalogus opnieuw ingediend bij de Nederlandse Arbeidsinspectie. Daarnaast heeft de werkkamer in 2021 de digitale vragenlijsten naar psychosociale arbeidsbelasting (PSA) in de branche uitgezet en is begonnen met de analyse van de onderzoeksresultaten. Op basis hiervan zal het risico PSA worden herijkt en worden branchemaatregelen opgenomen in de Arbocatalogus. Daarnaast is de werkkamer een onderzoek gestart naar duurzame inzetbaarheid in de railinfra-branche.



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]

Foto boven: Skeynder (via Flickr Creative commons)



Leerpunten Veiligheid krijgen veel reacties

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. Het benoemen van oorzaken en leerpunten voor de toekomst vormt de kern van deze berichten. In 2021 plaatste de werkgroep vier nieuwe Leerpunten. Daarnaast zijn er in 2021 op de website van railAlert zes nieuwe Safety Alerts uitgegeven. Deze zijn bedoeld om branchegeenoten te waarschuwen voor mogelijk gevaarlijke situaties tijdens werkzaamheden. Zowel de Leerpunten Veiligheid als de Safety Alerts krijgen veel reacties. Daarom overweegt de werkgroep een uitbreiding van de thema's van de Leerpunten.

Interactieve talkshow

Omdat er tijdens de lockdowns geen fysieke bijeenkomsten mogelijk waren, werd uit nood het fenomeen interactieve talkshow geboren. Een 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 digitaal veiligheidsprogramma 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 railinfrabranche zijn toch lager als je echt tegenover elkaar zit en de te verwachten uitkomsten zijn dan ook hoger.

*Foto boven: 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)*



Op naar een nog gezonder en veiliger 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. 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.

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. Op naar een veilige en gezonde werkplek voor iedereen!

Foto boven: ook in 2022 zet de Stichting railAlert zich in voor een veilige en gezonde werkomgeving voor iedereen. (Foto: Stichting railAlert: Jan Kees Hofker)

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, Skyender. 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 verkorte jaarverslag van de Stichting railAlert is bedoeld om belangstellenden en betrokkenen in algemene zin te informeren over wat de stichting doet en welke activiteiten railAlert heeft ontplooid in 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