

Geachte heer/mevrouw,

Hierbij ontvang u het derde speciale Digitaal Veiligheidspaspoort (DVP) themanummer van de digitale Alert! Deze editie is geheel gewijd aan de veiligheidsinspecties railAlert, nieuwe regels voor de dagpas en het herdefiniëren van de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de key-user.

De digitale Alert! verschijnt regelmatig en gaat in op actuele ontwikkelingen die spelen binnen het werkveld van railAlert.

Ken u iemand die ook interesse of belang heeft bij het ontvangen van deze Alert! Meld hem of haar dan aan via [info@railalert.nl](mailto:info@railalert.nl)  
De volgende Alert! ontvangt hij/zij dan direct in zijn/haar mailbox.

## In deze editie

Veiligheidsinspecties railAlert

Van constateren afwijking tot (mogelijke) sanctie

Nieuwe taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden  
key-user

Nieuwe regels uitgifte en gebruik dagpas

# Veiligheidsinspecties railAlert

Tot begin dit jaar heeft railAlert voor het DVP veiligheidscoaches ingezet. Deze rol is overgegaan naar de bedrijven. Op 1 april is railAlert in de regio Noord-Oost gestart met het uitvoeren van inspecties op de naleving van de Life Saving Rules uit het DVP. Tot nu toe hebben wij de inspecties gebruikt om veiligheidsinspecteurs van railAlert praktijkervaring op te laten doen en om technische componenten van het proces te testen.

Vanaf 1 juli gaan we 'live'. Dit zal als eerste zijn in de regio's Noord-Oost en Zuid van ProRail. In de loop van het jaar volgen de regio's Randstad Noord en Randstad Zuid.

## **Verschil coachen, inspectie en handhaving**

Waar een coach iemand bij een afwijking 'vaderlijk' toesprak en hem er op wees het de volgende keer beter te doen, heeft de veiligheidsinspecteur een andere rol en taak. Als een veiligheidsinspecteur tijdens de uitvoering van werkzaamheden constateert dat iemand een Life Saving Rule niet naleeft, registreert hij daar een zogenaamde afwijking van. Deze afwijking gaat een gestandaardiseerd proces in waarin wordt getoetst of er sprake is van een overtreding en zo ja of deze overtreding een sanctie tot gevolg heeft. Het doel van coachen en inspecteren is wel het zelfde gebleven; de veiligheid van werken aan het spoor verder te verbeteren.

De veiligheidsinspecteurs zijn geen handhavers in de zin van de wet. Handhaven is voorbehouden aan organisaties als Inspectie Leefomgeving en Transport. Zo heeft een veiligheidsinspecteur van railAlert geen bevoegdheid om een werk stil te leggen.

## **Samenstelling inspectieteams**

De veiligheidsinspecteurs gaan als duo op inspectie. Een team bestaat altijd uit een persoon afkomstig uit de spoorbranche en een persoon van buiten de spoorbranche. Deze combinatie garandeert enerzijds inhoudelijke deskundigheid en anderzijds onafhankelijkheid.

---

# Van constateren afwijking tot (mogelijke) sanctie

Een veiligheidsinspectie is onaangekondigd. Wel zullen de veiligheidsinspecteurs zich altijd melden bij de veiligheidsverantwoordelijke van het te inspecteren werk.

## Constateren afwijking

In geval een veiligheidsinspecteur een afwijking constateert zal hij deze persoon aanspreken en vragen waarom hij afwijkt van een Life Saving Rule.

De geregistreerde afwijking met de toelichting van de betrokkene wordt via het DVP systeem verzonden naar de DVP key-user van de werkgever van de betrokkene en uiteraard ook naar de betrokkene zelf.

De rol van de key-user in dit proces is nieuw en is directe aanleiding om de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de key-user opnieuw te definiëren. Het juist toedelen van de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden van de key-user is cruciaal voor het goed functioneren van het proces van de veiligheidsinspecties. In het vervolg van deze Digitale Alert! gaan we daar verder op in.

De werkgever van de betrokkene kan, indien gewenst, binnen 7 dagen een zienswijze toevoegen. Na deze 7 dagen wordt de casus in behandeling genomen door de Toetsingscommissie.

## Toetsingscommissie

De toetsingscommissie bestaat uit steeds 3 wisselende vertegenwoordigers van respectievelijk de railinfrastructuurbeheerders, de aannemers en de ingenieursbureaus / werkplekbeveiligingsbedrijven. De toetsingscommissie staat onder leiding van een onafhankelijk voorzitter die er op toeziet dat het proces tijdig en zorgvuldig verloopt. De taak van de toetsingscommissie is beoordelen of er sprake is van een overtreding en zo ja wat de ernst van deze overtreding is. De ernst kan variëren van een vergissing of fout gemaakt tot een opzettelijke en roekeloze overtreding. Het beoordelen wordt gedaan puur op basis van de beschreven afwijking. De naam van de betrokkene, het bedrijf waar hij werkt en eventuele eerdere overtredingen zijn voor de toetsingscommissie niet zichtbaar.

Na uitspraak van de toetsingscommissie is 7 dagen de gelegenheid voor het indienen van een bezwaar.

## Rol werkgever

Als er daadwerkelijk sprake is van een overtreding wordt de werkgever en de betrokkene daarover geïnformeerd. Het is aan de werkgever om volgens bedrijfseigen richtlijnen actie te ondernemen.

## Rol railinfrastructuurbeheerder

Parallel aan de werkgever wordt ook de railinfrastructuurbeheerder waar de overtreding plaatsvond geïnformeerd. De railinfrastructuurbeheerder heeft een eigen sanctioneringscommissie die de casus wederom anoniem, maar wel met historie in behandeling neemt.

De sanctioneringscommissie kan besluiten geen verdere actie te ondernemen tot en met het (tijdelijk) ontzeggen van de toegang tot de railinfrastructuur.

De betrokkene en zijn werkgever worden door de railinfrastructuurbeheerder schriftelijk geïnformeerd. Tegen de uitspraak kan bij de railinfrastructuurbeheerder beroep worden aangetekend.

# Nieuwe taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden key-user

De aanstaande veiligheidsinspecties zijn directe aanleiding om de taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden voor de key-user opnieuw te definiëren. Er is gekozen om vier deeltaken te onderscheiden met eigen taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden:

1. Mandaat beheerder
2. Behandelaar bevindingen Veiligheidsinspecties (BbV)
3. Uitschrijver dagpassen
4. Administrateur

Het document Key-User, taken, verantwoordelijkheden en bevoegdheden is al in te zien op de website van railAlert. We bevelen aan om dit document goed te bestuderen en uw organisatie alvast voor te bereiden op de aanstaande invoering.

Voor twee van de vier deeltaken vragen we u speciale aandacht omdat deze naar verwachting een aanpassing van uw interne organisatie tot gevolg hebben.

## **Mandaat beheerder**

De deeltaak 'Mandaat beheerder' mag slechts aan 1 persoon binnen uw organisatie<sup>1)</sup> worden toebedeeld. Deze persoon kan dan ingaande 1 juli 2017 via het vernieuwde DVP Portal de overige deeltaken indien gewenst of noodzakelijk delegeren aan andere personen binnen uw organisatie.

<sup>1)</sup> Voor grote organisaties bieden wij de mogelijkheid om zich per organisatieonderdeel in het DVP systeem te registreren.

## **Behandelaar bevindingen Veiligheidsinspecties (BbV)**

Deze deeltaak is nieuw en direct gerelateerd aan de veiligheidsinspecties. De BbV draagt zorg voor de juiste afhandeling van alle door veiligheidsinspecteurs van railAlert (VIR's) geconstateerde afwijkingen die betrekking hebben op personen uit de eigen organisatie.

Dit betekent dat de BbV privacy gevoelige informatie onder ogen krijgt. Onze aanbeveling is dat u voor deze deeltaak personen selecteert die om kunnen en mogen gaan met privacy gevoelige informatie.

---

# Nieuwe regels uitgifte en gebruik dagpas

Uit onderzoek is gebleken dat het huidige systeem van dagpassen niet functioneert zoals bedoeld. Enerzijds is niet geborgd dat iedereen die met een dagpas aan het werk gaat de juiste veiligheidsinstructie heeft gehad en anderzijds worden er op een dusdanige schaal meer dan 10 dagpassen per persoon per jaar uitgeschreven dat er geen sprake meer is van 'een vergissing'.

Na uitvoerige afstemming met de branche is besloten om de toepassing van de dagpas te behouden; het blijft mogelijk om tot 10 keer per persoon per jaar een bezoek te brengen of aan het werk te gaan in de gevarenzone (zone A), de nabijheidszone B en op een bouwplaats van ProRail.

## Nieuwe regels dagpassen

Vanaf 1 juli gelden de volgende regels:

- De persoon die een dagpas uitschrijft moet zelf in het bezit zijn van een geldig DVP (certificaat TTHS of VTOS);
- De naam van de uitschrijver moet vermeld worden op het dagpas formulier;
- De uitschrijver noteert de naam van degene voor wie de dagpas bedoeld is zoals deze op het officiële identiteitsbewijs staat vermeld;
- Een persoon met een dagpas mag zich niet zelfstandig begeven in de zones A, B en op bouwplaatsen van ProRail. Deze persoon moet begeleid worden door een persoon in het bezit van een DVP;
- De naam van de begeleider moet vermeld zijn op het dagpas formulier.

## Aanpak notoire overtreders

De bedrijven die vermeend bewust en stelselmatig de regel maximaal 10 dagpassen per jaar per persoon voor hun medewerkers hebben overtreden zullen binnenkort door railAlert worden benaderd.

## Meer informatie over veiligheidsinspecties

railAlert is er zich van bewust dat de invoering van de veiligheidsinspecties en de daaruit voortvloeiende veranderingen voor uw bedrijf mogelijk behoefte geeft aan meer informatie.

### **Voor pashouders**

Speciaal voor pashouders is een voorlichtingsbrochure en een zogenaamde infographic ontwikkeld. Beide zijn te downloaden van de website van railAlert.

### **Voor grote(re) bedrijven**

Voor grote(re) bedrijven biedt railAlert de mogelijkheid van een bedrijfsbezoek door onze adviseurs. Wij kunnen uw directie dan op maat informeren over de aanstaande veranderingen.

### **Contact**

Heeft u naar aanleiding van deze nieuwsbrief nog vragen over dit onderwerp of wilt u een afspraak voor een bezoek van onze adviseurs aan uw bedrijf? Doet u dit via [veiligheidspaspoort@railalert.nl](mailto:veiligheidspaspoort@railalert.nl) Wij nemen dan contact met u op.

