

# Analyse Safety Walks 2018

## *“Met elkaar in gesprek over veiligheid”.*

Incl. resultaten Q4 2018

### Inleiding

In 2010 is door de Spoorinfra-branche verenigd in stichting railAlert besloten dat directie en hoger management van opdrachtgevers en opdrachtnemers ieder kwartaal in koppels een Safety Walk lopen op een locatie.

Het programma Safety Walks is door de branche in het leven geroepen om het management en de directies van bedrijven buiten in gesprek te laten gaan met de mensen op de werkvloer om hun veiligheid te bespreken. Safety Walks zijn dus geen veiligheidsrondes, maar zijn werkplekbezoeken waarbij de nadruk ligt op het gesprek met de uitvoerend medewerker. Het doel is dat het management inzicht krijgt over de operatie, commitment toont en gedragsverandering bij uitvoerenden bewerkstelligt. “Ga met elkaar in gesprek over veiligheid.”

In dit document treft u een overzicht van de resultaten van de Safety Walks in 2018. In het eerste deel wordt het generieke resultaat van 2018 beschouwd, het tweede deel bevat een analyse van de Safety Walks in Q4 2018, gelijk aan de analyses van de eerste drie kwartalen die reeds eerder zijn verspreid.

Hoofdoel van de Safety Walks is het voeren van het gesprek tussen management en uitvoerenden, het zijn geen veiligheidsinspecties. De analyse van de Safety Walks richt zich daarom met name op de realisatie van de geplande SW's.

### Jaarverslag 2018

In 2017 heeft het bestuur van railAlert besloten om de doelgroep voor deelnemers aan Safety Walks te beperken. Hierdoor is het aantal koppels in 2018 met ongeveer een kwart gedaald. In 2018 zijn er in totaal 89 Safety Walks gepland van koppels “opdrachtnemer-opdrachtgever”. Er zijn (op basis van de ingeleverde verslagen) 43 Safety Walks uitgevoerd, dit is een realisatiepercentage van 48%: ruim onder de doelstelling van 100% die in het Strategisch Platform Overleg en het bestuur van railAlert zijn vastgesteld. In Q2 was het percentage gelopen SW's het laagst met 35%, de andere 3 kwartalen lag het percentage iets boven de 50%.

2018		Uitgevoerd op basis van ingeleverde verslagen	
Kwartaal	Gepland		%
Q1	23	12	52%
Q2	23	8	35%
Q3	21	11	52%
Q4	22	12	55%
<b>Totaal</b>	<b>89</b>	<b>43</b>	<b>48%</b>

Bij railAlert zijn niet alle redenen bekend van deze lage realisatie; oorzaken die wel genoemd werden:

- Geen geschikt project bij de initiatiefnemer beschikbaar voor een Safety Walk
- Mutaties in de positie van de geplande personen (andere werkgever, interne verplaatsing)
- Geen match mogelijk in de agenda's
- Andere werkzaamheden hebben hogere prioriteit

Het resultaat van 2018 afgezet tegen de resultaten van voorgaande jaren ziet er als volgt uit:

Jaar	Gepland	Uitgevoerd	%
2012 (Q3 en 4)	49	22	45%
2013	94	46	49%
2014	104	74	71%
2015	101	73	72%
2016	144	72	50%
2017	131	51	39%
2018	89	43	48%
<b>Totaal</b>	<b>712</b>	<b>381</b>	<b>54%</b>

<b>Analyse Safety Walks 2018</b>						
	Bevindingen:	Q1	Q2	Q3	Q4	2018
	Totaal aantal:					
Positieve indruk	<b>Totaal aantal meldingen:</b>					
	Buitendienststelling (BD)	2		5	2	9
	Communicatie & Procedures (C&P)	12	13	25	20	70
	Gebruik DVP (DVP)	3		1		4
	Gereedschap (Ger)	5	3	3	4	15
	Gebruik PBM's (PBM)		3	4	3	10
	Locatie & Bouwplaats (L&B)	8	6	10	6	30
	Houding & Gedrag (H&G)	7	2	6	9	24
Verbeterpunten	Buitendienststelling (BD)	5	1			6
	Communicatie & Procedures (C&P)	5	3	6	5	19
	Gebruik DVP (DVP)				1	1
	Gereedschap (Ger)	4		3	5	12
	Gebruik PBM's (PBM)	2		3	4	9
	Locatie & Bouwplaats (L&B)	9	2	4	4	19
	Houding & Gedrag (H&G)	4		2	5	11
Onveilige situatie	Aantal meldingen onveilige situaties:	1		1		2

## **Conclusie Q4**

In 2018 zijn in totaal 241 opmerkingen genoteerd in de verslagen, 162 positieve indrukken en 79 verbeterpunten. Bij deze verbeterpunten zijn ook 2 onveilige situaties aangetroffen, deze zijn meteen ter plaatse opgepakt.

Er is nog steeds sprake van een laag percentage gelopen Safety Walks. Over het hele jaar is ongeveer de helft van de Safety Walks niet uitgevoerd.

Er zijn meer positieve indrukken benoemd dan dat er verbeterpunten zijn omschreven, vooral Communicatie & Procedures vielen in positieve zin op. In Q4 zijn de verbeterpunten redelijk gelijkmatig verdeeld over Communicatie & Procedures, Gereedschap, PBM's, Locatie & Bouwplaats en Houding & Gedrag. Er zijn in Q4 geen onveilige situaties geconstateerd.

Drie van de 12 Safety Walks in Q4 zijn uitgevoerd op één project: UtArk (spoorverdubbeling en aanleg 2<sup>e</sup> brug over Amsterdam-Rijnkanaal bij Utrecht). In voorgaande jaren werd project DSSU het meest bezocht.

## Bijlage:

Resultaten uit de verslagen van Q4 2018:

Het gesprek	
Positieve indrukken	Opmerkingen
Met het team is open gesproken over veiligheid en andere operationele aspecten.	
Tijdens de Safety Walk kwam een melding binnen over tuinvuil dat gedumpt was op een looppad voor machinisten te Blerick. Aangezien de plek vlakbij was, is besloten deze melding gezamenlijk te bezoeken. Ter plaatse is o.a. gesproken met de machinist. Hier kwam uit naar voren dat hij helemaal niet wilde dat het vuil werd opgeruimd, maar dat de bewoners werden aangesproken. De melding was dus anders opgepakt dan hij bedoeld had	Soortgelijke meldingen worden vaak op deze manier afgehandeld. Dit zorgt voor frustratie bij zowel de melder als de monteur die het afhandelt. Vanuit AR zal contact worden opgenomen met de meldkamer spoor om te kijken of we van dit voorval kunnen leren.
Het gesprek was open en is breed gevoerd. Hierbij is gekeken naar spoorse gevaren, maar ook naar zaken die betrekking hebben op de openbare weg (oa plaatsing van borden). Ook bleken de monteurs nog een paar goede ideeën te hebben mbt duurzaamheid, deze zijn besproken op haalbaarheid.	
Gedegen instructie ontvangen van LWB en leiding op project. Positief om te noemen dat in de instructie duidelijk de looproute naar de werklocatie was opgenomen	In het gesprek kwam duidelijk naar voren dat de looproute strikt formeel niet aan NVW normen voldoet, dat om arbo-redenen wel gekozen is voor deze looproute en dit goed is doorgenomen met de LWB's van dienst
BAM heeft het concept van Veiligheidscoach geïntroduceerd. Dit lijkt een mooi middel om het veiligheid denken op de werkvloer actief te stimuleren	
Veiligheidsbewustzijn is over hele linie hoog.	
Iedereen goed benaderbaar en mensen praten open en makkelijk over werk en veiligheidsbeleving.	
De collega's die we hebben gesproken doen hun werk professioneel en staan ons correct te woord.	
Collega's durven zich uit te spreken en maken zaken die verbeterd kunnen worden bespreekbaar. Collega's met wie we onveilig	

handelen bespreken reageren professioneel en begripvol.	
Goede briefing en gesprek over veiligheidsmaatregelen en -cultuur en risico's in project Nd-Bussum .  Tevens duidelijke briefing gekregen door aannemer (Martin Harrewijn van Dura) over bezoek aan werklocatie buiten	Leuk bezoek aan een zeer interessant project, open cultuur, gewerkt aan bespreekbaar maken van risico's en veiligheid en het verantwoordelijkheidsgevoel van eenieder in dezen. Geen hokjesmentaliteit.
Duidelijke instructie van LWB.LWB belde om periode wisseling nogmaals door te geven.	
Gemakkelijk om te gaan met de medewerkers	Veel aandacht voor het ongeval met de KROL en de monteur Seinwezen in Coevorden.
Ontvangst was positief, voldoende tijd om zaken te bespreken	
Gesprek met jonge seinwezen monteur (1 jaar in dienst) was erg verrassend, heeft een duidelijk beeld van "jouw veiligheid is mijn veiligheid" en gaf daar ook invulling aan door iemand te waarschuwen voor een naderende machine	Veiligheidsbeweging "jouw veiligheid is mijn veiligheid" zie je op de werkvloer terug
Goede introductie van het project	Bert en Faisel hebben ons meegenomen in de projectuitgangspunten. Zowel op veiligheid als beheersbaarheid
Gesproken met de werkgever van het slachtoffer van het ongeval in Coevorden	Hij was aan het werk in de bovenleiding. Goed om even het gesprek met hem aan te gaan. Hij zit er positief in
Gesproken over een wijziging in het aanbestedingssysteem om veiligheid buiten de prijsbepaling van een werk te krijgen. En een optie waardoor de prikkel om het vanuit Opdrachtgeverszijde én Opdrachtnemerszijde als een gezamenlijke verantwoordelijkheid te ervaren, groter wordt	Het zou wellicht een goed actiepoint zijn om dit in kader van de marktvisie verder uit te werken.
Cross-over tussen infra en bouw en vastgoed is verrijkend	Doordat de perspectieven van handelen en kijken anders zijn, kom je tot nieuwe inzichten (groot en klein)
Veel aandacht vanuit het bedrijf voor veiligheid. Niet alleen vanuit de werkzaamheden, maar ook vanuit mindset/cultuur	

Ook gezien dat in de keet veel vermeldingen en verwijzingen zijn naar veiligheid.	Concreet ook veel voorzieningen aanwezig. Zelfs een AED.
Uitvoerend personeel is gemotiveerd en trots op het werk dat ze uitvoeren.	
<b>Verbeterpunten</b>	<b>Opmerkingen</b>
Kleine slordigheidjes in de presentatie (telefoonnummer, typefoutjes en ontbreken van foto's)	Werd door projectmanagement vanuit zichzelf duidelijk benoemd in de evaluatie, gaf hierdoor het gevoel dat we op een werklocatie waren geweest waar men niet eerst "gefixt" had omdat er een audit / safety walk zou worden gehouden.
Huidige regelgeving schrijft voor dat houten hekwerken die korter dan een jaar zijn geplaatst 1maal/maand en hekwerken die langer dan een jaar zijn geplaatst 1maal/week moeten worden gecontroleerd.	De overgang van 1maal/maand naar 1 maal/week lijkt een vrij grote. Onduidelijk is welke redeneerlijn hier wordt gehanteerd. Afsproken is dat Henk van Oostveen dit zal navragen bij de betreffende werkkamer van Railalert.
Niet bellen/overleggen in het spoor. Ga opzoek naar een veilige wijkplaats buiten PVR.	
Geen logo op vest LWB	Op aangesproken
Achteraf: na een post op LinkedIn van deze SW was er een reactie waarom mensen die niet aan het werk zijn altijd in het spoor staan. NB: De locatie was niet goed te zien op de foto, het lijkt alsof we in het spoor staan	TIP: zorg ervoor dat ook op de foto van een Safety Walk er op gebied van veiligheid geen opmerkingen kunnen komen. Wij moeten het goede voorbeeld geven
LWB instructie was duidelijk, kort en zakelijk. Er werd gevraagd of er nog vragen waren maar er vond geen controle plaats of informatie begrepen is.	Opdrachtnemer organiseert in Q1 2019 weer een sessie met veiligheidspersoneel, waarbij onder meer het instructieproces wordt aangescherpt (stellen checkvraag).
<b>Persoonlijke waarnemingen fysieke condities</b>	
<b>Positieve indrukken</b>	<b>Opmerkingen</b>
De medewerkers beschikten over de juiste PBM's en goed gereedschap.	
De medewerkers beschikten over de juiste PBM's en goed gereedschap.	
De algemene veiligheid was goed geregeld. Bij het werk aan de overweg waren zowel een grenswachter als een verkeersregelaar aanwezig.	
Werkgebied gescheiden van reizigers, werklocatie wekte opgeruimde indruk	

In het kader van de PVT werkzaamheden werden kabels opgegraven en hierna op grotere diepte gelegd. De werkzaamheden bij Amersfoort in dit kader maakten een verzorgde indruk ondanks de soms beperkte werkruimte.	
Introductie LED flitsers bij risicovolle locaties (open liggende kabelgoot)	
Bij de overwegvernieuwing werden de PBM's goed gedragen, de werkplek was schoon en netjes en er heerste rust.	Als er werkzaamheden zijn die lawaai maken (aantrillen fundatielaag voor de T banden van de strail overweg) dan doet alleen de betreffende medewerker zijn gehoorbescherming op en de collega's die vlakbij staan niet.
Fysieke afscherming van de werkplekken was goed geregeld en de werkplekken waren goed verlicht.	
Bewoners en de omgeving waren goed geïnformeerd en omleidingsborden waren voldoende duidelijk en aanwezig.	
Goede instructie ter plaatse, nette bouwplaats. Materialen gescheiden in aparte hoek. Duidelijke instructie en afbakening van terrein waar waterglas in bodem werd aangebracht. Twee bruggen afgescheiden met hekken, zodat je niet via het spoor naar de andere kant van de sloot hoeft.	
Aandacht voor de aanwezige fauna (locatie ligt naast Naardermeer) door o.m. een houtstapel voor broedende ringslangen aan te leggen (gelukkig waren ze op het moment van bezoek allen in winterslaap... 😊)	
Orde en netheid zeer goed op orde	Techniekvelden zijn zoveel als mogelijk gescheiden per spoor om aanrijdgevaar te voorkomen
Valgordels werden goed gebruikt zowel op hoogte (BVL) alsmede door civiele medewerkers die boven de weg aan het werken waren	
Rustig op de put, ondanks dat er rond de 120 man aan het werk zijn	
De monteur seinwezen maakt voorbereidingen en zit op zijn knieën in het ballast buiten de baan zonder knie bescherming	Het gesprek met de betreffende medewerker maakt dat duidelijk is dat hij de invloed op de gezondheid van zijn knieën niet direct onderkent omdat hij er geen hinder van ondervindt. De safety coach zegt toe na te denken voor welke functies dit type activiteit toch met regelmaat plaatsvindt en of daar dan niet op dat aspect nog meer aandacht moet komen.

	Ook nog met elkaar gesproken over maatregelen hoe dit type monteurs gewaarschuwd kunnen worden voor de krol die heen en weer rijdt. Deze monteur zat overigens niet in het spoor, maar ernaast.
Gesproken met metselaar en zijn persoonlijke beschermingsmiddelen, vooral gehoor bescherming bij slijpen van de stenen	Metselaar erkent het belang en geeft ook aan de bescherming te gebruiken bij slijpen. Wel geconstateerd dat de bescherming nog moest worden gevonden en wat ver weg was. Er is toch veel meer kans dat deze gebruikt wordt als die vast zit aan de helm.
<b>Verbeterpunten</b>	<b>Opmerkingen</b>
Het aanwezige veiligheids personeel was alert maar soms toch kortstondig afgeleid door onderlinge gesprekken en telefoontjes. Dit blijven precies de momenten waar het mis kan gaan. Focus!	
Kleding van de monteurs: veel open jassen, bij slijpen van spoorstaaf droeg niet iedereen gehoorbescherming en stonden er ook veel mensen in de buurt, dus niet bijdroegen aan de activiteit	Blijft lastig punt om mensen zelf de verantwoording te laten dragen voor deze zaken. Vanuit VolkerRail is het aanbod van juiste PMB's er zeker en ook in de diverse toolboxes en techniekdagen wordt er stil gestaan bij het juiste gebruik ervan
Bij werkzaamheden rondom het afvlakken van het talud bij Soest bleek de combinatie mini-graver, breedte talud en aanwezig houten veiligheidshek van dien aard dat een fors aantal planken van het hek bij de werkzaamheden braken.	Betreffende voorman hierop aangesproken. Hij vond dat het niet anders kon (had om een andere minigraver verzocht maar die was niet beschikbaar).
De houten palen waarmee het hekwerk in de grond is verankerd bleek op divers plaatsen niet of zeer beperkt in de grond geslagen. Hierdoor verloor het hekwerk een deel van zijn functie (bij passeren van een trein zag je het houten hekwerk klapperen).	Zal worden meegenomen in de opmerking mbt het beheer van het hekwerk
Veel stof en vuil in west tunnelbuis TRN. Onderzoek naar aard stof moet nog plaats vinden.	Aard van plakkerig zwart stof/vuil in TRN is nog niet geanalyseerd. Medewerkers IMBV en onderaannemer maken zich zorgen over schadelijk zijn van dat stof voor gezondheid.
Nog veel handwerk bij het spoorbouwen waarbij met name door monteurs van seinwezen geen handschoenen worden gedragen. Reden hiervan is dat er kleine bouten en moeren gebruikt worden waarbij het dragen van handschoenen niet handig is.	Telkens op zoek blijven naar verdere mechanisatie en mogelijkheden onderzoeken om te kijken of werkzaamheden wel met handschoenen gedaan kunnen worden door bijvoorbeeld andere materialen te gebruiken. Wellicht



	ook in opleiding aandacht besteden in het werken met handschoenen?
Dragen van gehoorbescherming werd alleen gedaan door collega die machine bediende.	Onderzoeken of er mogelijkheden zijn om in de DVP ook een DB meter op te nemen zodat door een signaal medewerkers bewust worden als het aantal DB in hun omgeving te hoog is.
Er was een klem van het hekwerk gevallen. Dit is meteen gemeld op de bouwplaats bij het uitchecken door het bezoek (en meteen door de aannemer opnieuw vastgezet)	Voortvarend opgepakt, probleem direct verholpen.
Het blijft nodig om medewerkers aan te spreken / vragen te stellen over diverse zaken	Bv medewerker die iets aan het zagen was wat flinke stofwolken veroorzaakte. Toen de medewerker doorhad dat er iemand stond te kijken, ging hij snel water pompen
Voor medewerkers die veel met omgevingsgeluid worden geconfronteerd bieden helmen met daarop standaard de gehoorbeschermers gemonteerd meer zekerheid in het gebruik ervan.	
Denk ook aan knie bescherming voor functies die met regelmaat op hun knieën moeten zitten. Verder nadenken over mogelijkheden om goedkoop en eenvoudig waarschuwing te creëren voor naderende Krol.	
Personeel dat Tensar rollen onder de kettinghor wisselt werkt nabij draaiende delen (achter de ketting) .	Ziet er voor een buitenstaander gevaarlijk uit. Het personeel zelf ervaart dit niet zo en weet wat de risico's zijn.
<b>Uitvoering van processen en procedures</b>	
<b>Positieve indrukken</b>	<b>Opmerkingen</b>
De procedures waren 'rechttoe rechtaan' en zijn kort toegelicht. Door privé omstandigheden moest de geplande LWB weg, hier werd goed bij stil gestaan.	
Tijdens het uitvoeren van de eigenlijke klus kwam er een storing binnen. Doordat de geplande LWB reeds vertrokken was, moest de ploeg worden opgesplitst. De (veiligheids)taken zijn correct herverdeeld.	Binnen de ploeg beschikten alle monteurs ook over de benodigde veiligheidspapieren. Dit maakte het wisselen van rol mogelijk.
De procedures zijn kort maar duidelijk toegelicht. Ter plaatse was iedereen goed op de hoogte en werd het werk correct uitgevoerd.	
Op de werklocatie was een 'levensreddende' container beschikbaar. Duidelijk voor iedereen herkenbaar (ook in de instructie benoemd) met	

daarin de noodzakelijke levensreddende attributen (AED, brancard, verbanddozen, ogendouche etc)	
In de algemene instructie zou nog kunnen worden opgenomen (naast de route naar het dichtstbijzijnde ziekenhuis) hoe een ambulance of hulpdienst op de werklocatie kan komen (Rotterdam CS onder de kap is toch een speciale locatie	
Bestratingswerk rondom de kasten alsmede de bovenkant van het talud werden netjes afgewerkt.	
Safety Alert en Feitenrapport over incident Vught direct doorgezet in de organisatie.	Safety Alert door heel organisatie gestuurd en Feitenrapport naar betreffende afdeling Signalling.
Toepassing Lock-Out-Tag-Out (LOTO) procedure bij werken aan elektrische installaties.	Medewerkers denken ook actief mee aan verbeteringen op gebied van LOTO toepassing. Verbeteringen ook daadwerkelijk doorgevoerd in installaties.
Uitvoeder uitgebreid gesproken over het goed vlak maken van ondergrond zodat de overweg er goed en strak in komt te liggen.	Zeer deskundige uitleg waarom dit zo belangrijk is in het voorkomen van onderhoudskosten op termijn en het verhogen van de levensduur.
Goede en rustige instructie van de LWB waarbij hij goed kon aangeven welke mogelijke risico's er waren en adviseerde om vooral op te letten voor krols.	
Goede instructie door de veiligheidscoach en LWB	We werden op de belangrijkste risico's (aanrijdgevaar) gewezen
Toegangsbeleid	UtARK werkt met projectinvoersysteem. Hiervoor moet je een toets doen. De gegevens die je voor de eerste keer moet inleveren, zijn strijdig met de AVG-wet maar zijn nodig voor de WKA- wet
Goede instructie door de LLV	Naast de standaard buitendienststellingsmarkeringen en waarschuwing voor rijdend materieel ook een Arbo-instructie. Ook fijn dat er een google satellite foto hing. Helpt in de oriëntatie
Specifieke functie van Safety Coach ingesteld die vooral ook in de voorbereiding van het werk met medewerkers "what if scenario's" doorneemt. Bedenken in welke situaties mensen terecht kunnen komen en wat dan de reactie zou moeten zijn. Als het ware een schaakspel waarin je vooruit denkt.	

Het vernieuwingsproces met de grote werktreinen ziet er professioneel en beheerst uit. Men is overduidelijk ervaren en ingespeeld.	
<b>Verbeterpunten</b>	<b>Opmerkingen</b>
De papieren zijn door alle aanwezigen snel gelezen en getekend. Achteraf is de vraag echter wel of iedereen echt goed weet waar hij voor getekend heeft. Mensen die niet vaak in het spoor komen, missen soms de finesses van wat er nu echt staat. Veiligheidspersoneel kan hierbij helpen door een aantal controle vragen te stellen.	
Controle termijnen van houten hekwerken niet afdoende beheerst.	Houten hekwerken die langer dan een jaar geleden zijn geplaatst dienen conform regelgeving wekelijks te worden gecontroleerd. Eea was aantoonbaar niet op orde in Soest, laatste controle daar was 30-11, in Amersfoort weer wel.
Afvlakken van het talud gebeurde door een oude bos kabels met de minigraver over het talud te trekken.	
Geen sluitseinen op wagons DB	
Porfier paden enigszins overwoekerd Vervuiling door lekkende wagons (kolengruis)  VWV en VWAM verschillen van elkaar waardoor medewerkers andere rechten hebben	Oppakken binnen railAlert (JCH)
DVP-pas geeft veel discussie bij projecten waar veel civiel werk in voorkomt, bouwplaatsen die op grote afstand liggen van de A/B-zone zijn ook DVP plichtig, ontheffing door bouwmanagement niet wenselijk maar mogelijk op centraal niveau (veiligheidskundige ProRail)	
Generieke poortinstructie i.c.m. DVP veroorzaakt mogelijk devaluatie van het DVP en veiligheidsbewustzijn van de mensen. Mogelijk is de generieke poort- instructie een prima oplossing voor bovengenoemd punt. M.a.w. op bouwplaatsen buiten de A/B-zone verplichting van generieke poortinstructie en in de A/B-zone minimaal DVP verplicht	
Tijdens de instructie werd aangegeven dat er geen groot materieel aanwezig was	Er was iemand bij die nooit in het spoor komt. Hiervoor is een krol of manirail ook echt wel groot

Deelnemers beoordelen de kleinschalige conventionele spoorvernieuwing (steken van 10 dwarsliggers) als risicovoller.	Is geen eigen ploeg van opdrachtnemer, maar ingehuurd. Kwaliteit flexibel uitvoerend personeel blijft aandachtspunt. Met name ook effect van hun taak op de omgeving/collega's, bijv. slijpen spoorstaven.
<b>Leiderschap en gedrag management</b>	
<b>Positieve indrukken</b>	<b>Opmerkingen</b>
Door de ploeg zijn een aantal zaken benoemd die zij opvallend vinden. Bij deze zaken is uitgebreid stil gestaan. - De kwaliteit van de NRG-las - Hoe acteren wij op vuil dat langs het spoor wordt gedumpt door omwonenden. Hoe lossen wij dit echt op?	
De leidinggevende op locatie had zijn zaakjes goed voor elkaar. Het team was goed op elkaar ingespeeld.	
Projectmanagement heeft de verantwoording voor de veiligheid goed belegd in zijn team. Niet alleen in procedures maar ook in taken en rollen	
Veiligheidscoach is actief in gesprek om veiligheidsbesef onder de aandacht te brengen. Is wel een punt van lange adem.	
Al enige tijd loopt er een discussie met ISZW over werkzaamheden aan seinen. In de safetywalk hebben we ter beeld-vorming een representatieve situatie bekeken. Dit helpt in de discussies die Rob en Henk hierover in het LOPC voeren.	
Organisatie stimuleert veiligheidskennis en –cultuur door alle mensen (op termijn) de training OVK te laten volgen.	
Duidelijke rol- en taakverdeling. Veel aandacht besteed aan teambuilding en het kweken van een open en oplossingsgerichte cultuur, (betrokken partijen zien het slagen van dit project duidelijk als een gezamenlijke taak met uiteraard eigen taken en rollen) en nemen hier ook hun verantwoordelijkheid in. Niet alleen op het gebied van veiligheid, maar ook op het gebied van inhoud.	
Goede discussie rondom “hoe te handelen met LS”, geeft diversiteit in handelswijzen aan en tevens complexiteit om dit goed en afdoende te regelen	
Helmen discussie: aangegeven is dat altijd voor en tegen argumenten zijn.	een éénduidig besluit van de directie van ProRail zal deze discussie pas stoppen

Coördinerend werkvoorbereider heeft overzicht over de werkzaamheden	
Rustig ook als de planning onder druk komt, duidelijk verschil tussen OG en ON	
Het was een goede en inspirerende ochtend: Met name Faisel zijn visie en gedachtegoed zet ons aan het denken. Zijn aanpak van direct aanspreken (ook manager), direct concreet bewijs/foto, gewoon vanuit het “ter plaatse zijn” werkt veel sterker door dan de controlerende managementstijl. Faisel is als manager veiligheid actief betrokken en continu op zoek naar verbetering	Breder in de branche werken met veiligheidscoaches zou de veiligheid ten goede komen
Zeer gedreven in uitdragen van belang veiligheid. Steeds ook duidelijk als belangrijkste doelstelling gepositioneerd. Nul ongevallen met verzuim. Ook daarin een heldere beeld van het belang van veel meldingen en daarmee het verkrijgen van een platte piramide (veel meldingen en relatief weinig (ongevallen)	
De bouwplaats zelf is krap bemeten en materialen zijn daarbij wat rommelig opgesteld. Sommige zware objecten liggen niet helemaal stabiel.	De manager onderkent het en zeker met aanvulling van een ervaring vanuit Maarten waarin ook wordt voorgedaan wat er kan gebeuren is het besef dat hier nog meer op moet worden gelet overgekomen
<b>Verbeterpunten</b>	<b>Verbeter mogelijkheden</b>
meer aandacht voor de betekenis van orde in opslag en plaatsing bouwmaterialen.	
Voorman kleinschalige spoorvernieuwing richt zich nog te weinig op het sturen op veiligheid.	Vaste voormannen hierop wijzen/trainen.